Zur Erinnerung

an die Eröffnung der

„Neuen Börse“ in Hamburg

am 2. December 1841.



Gedenkblatt,

den Mitgliedern Eines Ehrbaren Kaufmanns überreicht

von der Handelskammer.

Hamburg, 2. December 1891.

W. Gente's Druckerei. Hamburg.



Vor fünfzig Jahren, am 2. December 1841, fand in Hamburg die Einweihung des den Hauptbörsensaal enthaltenden Mittelbaues des jetzigen Börsengebäudes statt, der „Neuen Börse", wie sie zum Unterschied von der damals noch bestehenden, im Mai 1842 beim großen Brande zu Grunde gegangenen alten Börse genannt wurde.

Das fünfzigjährige Bestehen eines Gebäudes, selbst von der für das öffentliche Leben hervorragenden Bedeutung der Hamburger Börse, ist an sich noch kein genügender Grund für eine Jubiläumsfeier; die Handelskammer hat daher geglaubt, von einer solchen absehen zu sollen. Da aber der mit den vierziger Jahren beginnende Zeitabschnitt einen entschiedenen Wendepunkt in allen öffentlichen Verhältnissen Hamburgs bildet, dessen wirthschaftliche Entwicklung seitdem einen ungeahnten Aufschwung genommen hat, so erschien es wohl angezeigt, bei dieser Gelegenheit eine Rückschau zu halten und — ausgehend von dem für die damalige Kaufmannschaft bedeutungsvollen Tage der Eröffnung des neuen Börsengebäudes — eine Darstellung dieser Entwicklung im knappen Rahmen eines Gedenkblattes zu geben.

In den Zeitraum der letztverflossenen fünfzig Jahre fallen auf wirthschaftlichem Gebiete bei allen civilisirten Nationen die großen Errungenschaften, welche die Anwendung der Dampfkraft und der Electricität in der gesammten Technik, in der Schiffahrt, im Eisenbahn-, Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen etc. herbeigeführt hat, wodurch eine vollständige Umgestaltung des Erwerbs- und Verkehrslebens erfolgt ist. Für die deutsche Nation liegt in diesem Zeitraum das größte Ereigniß auf politischem Gebiete, die nach schweren Kämpfen errungene Aufrichtung eines mächtigen einigen Deutschen Reiches. Für Hamburg speciell hat die neueste Zeit als wichtiges Ereigniß den Zollanschluß gebracht, mit dem die Umgestaltung und Vergrößerung seiner Verkehrsanlagen und der jüngste Aufschwung von Handel und Schiffahrt zusammentreffen.

Es genügt, an diese Thatsachen zu erinnern, um deren Tragweite für die Entwicklung aller Verhältnisse im letzten halben Jahrhundert anzudeuten.

In diesem Gedenkblatt ist versucht worden, im Anschluß an eine Darstellung der Eröffnungsfeier des Börsengebäudes und an einige Daten aus seiner und der Geschichte des Vorstandes der Kaufmannschaft, die Wandlung aller öffentlichen Verhältnisse in Hamburg und seine wirthschaftliche Entwicklung in den letzten fünfzig Jahren an einigen Beispielen und Zahlen zu kennzeichnen, allerdings mit der durch den Zweck dieser Gelegenheitsschrift gebotenen Kürze. Es wird selbstverständlich nicht der Anspruch erhoben, damit etwas auch nur annähernd Vollständiges geliefert zu haben. Der Zweck dieses Gedenkblattes ist erreicht, wenn es die Erinnerung an die alten Zeiten wachruft und die Leser veranlaßt, bei der Vergleichung derselben mit der Neuzeit nicht zu vergessen, daß, wenn die Vorfahren nicht so kräftig vorgearbeitet hätten, es der jüngeren Generation kaum möglich gewesen wäre, erfolgreich für die Weiterentwicklung der Vaterstadt zu wirken und damit auch dem Gesammt-Vaterlande zu nützen.

I. Das Börsengebäude.

Als vor fünfzig Jahren die Hamburger Kaufmannschaft sich rüstete, ihren Börsenverkehr aus dem alten in das neue Börsengebäude zu verlegen, geschah es im vollen Bewußtsein, daß damit ein wichtiger Abschnitt im Geschäftsleben Hamburgs seinen Abschluß finde. Die Stätte, die das alte Börsengebäude am alten Rathhause und bei der Trostbrücke einnahm, war dieselbe, an welcher vor fast dreihundert Jahren (in den Jahren 1558 bis 1560) durch Ummauerung und Pflasterung eines offenen, der Kaufmannschaft vom Rathe unentgeltlich überwiesenen Platzes der erste gemeinsame Versammlungsort errichtet worden war, der die Bezeichnung „Börse" erhielt. „Im Anfang klein und unbequem, nach dem Bedürfniß allmählig erweitert, wuchs die Börse mit dem Handel Hamburgs auf. Im sechszehnten Jahrhundert ein unbedeckter, von niederer Mauer eingehegter Raum, im siebzehnten ein bedeckter Gang daneben, der, dem Winde nach allen Seiten offen, nothdürftig gegen Schnee und Regen schützte, im achtzehnten um das Dreifache erweitert und wenigstens dem größeren Theile der Besucher Schutz gewährend, genügte im neunzehnten Jahrhundert der ganze Bau nicht mehr, auch nur um die Hälfte der Kaufmannschaft zu fassen."*) Es wurde deshalb bereits zu Beginn dieses Jahrhunderts der Plan erwogen, eine neue größere Börse zu erbauen. Die Commerz-Deputation, als Vertreterin „Eines Ehrbaren Kaufmanns", hatte den Entschluß gefaßt, die Häuser zwischen dem Neß und der alten Börse zu erwerben, um für eine neue Börse Platz zu erhalten,

*) Diese und die meisten der folgenden Ausführungen und Angaben, soweit sie sich auf die Zeit vor Eröffnung der neuen Börse beziehen, sind der verdienstvollen Schrift von Dr. G. H. Kirchenpauer: „Die alte Börse, ihre Gründer und ihre Vorsteher. Ein Beitrag zur Hamburgischen Handelsgeschichte. Hamburg 1841." entnommen.

ja es war auch schon ein Haus angekauft worden, als die Besetzung Hamburgs durch die Franzosen dazwischen kam. Das Haus wurde schnell wieder verkauft und der ganze Plan vertagt.

In den zwanziger Jahren wurde der Versuch gemacht, den Börsenbau durch einen Actienverein auszuführen, es wurden aber nicht genügend Actien gezeichnet, und die Commerz-Deputation sah sich im Jahre 1826 genöthigt, dem Rathe das Fehlschlagen des Unternehmens anzuzeigen und ihn gleichzeitig zu bitten, er möge die Sache in die Hand nehmen. Es verging wieder eine Reihe von Jahren, ohne daß etwas geschah; inzwischen wurde das Bedürfniß nach einer Börsenvergrößerung immer dringender. Da erhielt die Sache im Jahre 1834 einen neuen und dieses Mal wirksamen Anstoß; der damalige Präses der Commerz-Deputation, Johann Siemsen, forderte in der Versammlung Eines Ehrbaren Kaufmanns am 25. October 1834 zur Zeichnung freiwilliger Beiträge für den Börsenbau auf, durch welche die Zinsen und Tilgungskosten einer aufzunehmenden Anleihe wenigstens zum Theil gedeckt werden sollten. Der Erfolg war ein äußerst günstiger. Schon am 8. December 1834 konnte dem Rathe ein Verzeichniß der Subscribenten eingereicht werden, welches Zeichnungen im Betrage von Bco.ℳ 13,447 und Crt.ℳ 16,031 jährlich für die Dauer von zehn Jahren (unter der Bedingung, daß der Bau innerhalb drei Jahren beginnen solle) aufwies. Nun wurden im März 1835 vom Rathe die Herren Syndicus v. Sienen und Senator Spalding, von der Commerz-Deputation die Herren Johann Siemsen und Gottfried Geffcken delegirt, um das Nähere zu vereinbaren. Es ist bezeichnend für jene Zeit, daß auch die Frage erörtert wurde, ob die neue Börse eine offene oder bedeckte werden solle. Unter den in Aussicht zu nehmenden Plätzen kamen u. A. der alte Börsenplatz (bei der Trostbrücke), der Platz des Johannisklosters und der Adolphsplatz in Frage. Nach langwierigen Berathungen einigten sich endlich im Jahre 1836 Rath und Commerz-Deputation für den Bau einer bedeckten Börse auf dem Adolphsplatze, und bald darauf waren die erforderlichen Vereinbarungen mit dem Collegium der Oberalten, als Vorsteher des Marien-Magdalenen-Klosters, dessen bisherige Stelle das neue Gebäude einnehmen sollte,*) die Verabredungen mit der Kammer wegen der zu machenden Anleihe und die sonstigen Vorbereitungen soweit beendigt, daß der ganze Plan am 18. August 1836 der „Erbgesessenen

*) Das Marien-Magdalenen-Kloster war, nebst dazu gehöriger Kirche, im Jahre 1227 vom Grafen Adolph IV. von Schauenburg gegründet worden. Nachdem die Kirche wegen Baufälligkeit hatte abgebrochen werden müssen und das Kloster als solches aufgehoben worden war, wurde das Gebäude des letzteren in eine milde Stiftung für Töchter weniger begüterter Mitbürger umgewandelt. Dieses Stift wurde, als der Platz für das Börsengebäude erworben wurde, nach den Wallanlagen (dem Glockengießerwall) verlegt, wohin später auch das Denkmal für Graf Adolph von Schauenburg kam, welches, auch noch nach Errichtung der neuen Börse, auf dem Platze gestanden und von dem dieser den Namen Adolphsplatz erhalten hatte.

Bürgerschaft" zur Mitgenehmigung vorgelegt werden konnte. Diese wurde indessen, besonders mit Rücksicht auf den gewählten Platz, zunächst noch nicht ertheilt. Erst nachdem auf dringende Vorstellungen der Commerz-Deputation der Rath nach einigen Monaten den Antrag auf's Neue an die Bürgerschaft brachte, nahm sie ihn im Convent vom 27. October 1836 an und genehmigte die Aufnahme einer Börsenbau-Anleihe zum Höchstbetrage von Bco.$ 400,000, die auch alsbald aufgenommen wurde.

Somit waren die Mittel für den Börsenbau beschafft, der nunmehr von den Architecten Baudirector Carl Ludwig Wimmel und Bauinspector Franz Gustav Forsmann, von denen auch die Pläne entworfen waren, in Angriff genommen und rasch gefördert wurde. Der Grundstein wurde am 23. November 1839 gelegt und am 2. December 1841 konnte die Einweihung des fertigen Gebäudes erfolgen.

Zur Einweihungsfeier versammelten sich mehrere Tausend Personen in den Räumen der neuen Börse. Die Feier bestand in der Aufführung einer für diese Veranlassung von Pastor Dr. Freudentheil gedichteten und von F. W. Grund componirten schwungvollen Cantate und in einem Redeact, bei welchem der Vertreter des Rathes, Syndicus Dr. Johann Christian Kauffmann, der sich als Präses der Börsenbau-Commission*) große Verdienste um die Förderung des Baues erworben hatte, eine inhaltsreiche Ansprache an die Versammlung hielt. Er führte gegen Schluß seiner Rede aus:

„So ist durch Zusammenwirken aller Kräfte das Werk vollendet, der neue Bau steht da, auf altem vaterländischem geweihtem Boden, für Jahrhunderte gegründet. Einfach aber fest, ohne Prunk aber stark, anspruchslos aber zweckmäßig und gediegen, so giebt das Gebäude der Börse uns das Bild der Hamburger Börse selbst. So strebt Hamburgs Kaufmannschaft dahin, ohne äußeren Prunk das Ziel

---

*) Die Börsenbau-Commission bestand aus folgenden Mitgliedern:

Johann Christian Kauffmann, J. U. Dr. und Syndicus, Präses.

Name	Stellung
Christian Matthias Schröder ...	Senatoren.
Ascan Wilhelm Lutteroth-Legat	
Georg Nicolaus Mohr	Oberalten.
Friedrich Heeren.	
J. N. C. Brandenburg	
Franz Matthias Mutzenbecher ..	Verordnete der Kammer.
Christian Jacob Johns	
Franz Ferdinand Eiffe..	
Carl Wilhelm Schröder	Deputirte des Commerziums.
Georg Friedrich Vorwerk	
Georg Hinrich Büsch	
A. E. Vidal...	
Johann Siemsen.	Baubürger.
Adolf Jencquel	
A. L. Goetze	

Hamburg - Commerce

Stock exchange

zu erreichen; sie weiß, daß der Handel das Mittel ist, Nationen zu verbinden, und dadurch nicht nur das eigene Wohl, das Wohl der geliebten Vaterstadt, sondern das Wohl des gesammten deutschen Vaterlandes, ja des ganzen Erdkreises zu fördern....

Hätten wir einen geeigneteren Zeitpunkt für diese Eröffnung wählen können? Gewiß nicht. Vor 600 Jahren ward die Hansa begründet, mit dem Eintritt in die Hansa begann die Bedeutung unserer Vaterstadt. Wie das Jahr 1241 der Anfangspunkt einer neuen glücklicheren Periode für Hamburg war, so möge das Jahr 1841 mit seiner neuen Börse von Neuem ein Zeitalter für uns heraufführen, wie das verflossene! Mit diesem Wunsche kann ich die Börse ihrer Bestimmung überweisen."

Dem Redner antwortete der Präses der Commerz-Deputation, Georg Hinrich Büsch, der Allen, die an dem Werk mitgearbeitet und mitgeholfen, den Dank der Kaufmannschaft aussprach und Namens derselben die Börse übernahm, „um darin zu schalten und zu walten mit besten Kräften und nach bester Einsicht, wie die Interessen des Handels es fordern und die Gesetze des Staates es gebieten."

Der Einweihungsfeier am 2. December folgte zwei Tage später, am Sonnabend, den 4. December 1841, der festliche Umzug der Kaufmannschaft aus der alten in die neue Börse. Der Abschied von der ersteren wird für die meisten Börsenbesucher nicht leicht geworden sein. Die alte Börse, auch in ihrer äußeren Erscheinung von dem neuen Gebäude ganz verschieden, repräsentirte die alte Zeit, von der man nun Abschied zu nehmen hatte. „Nach holländischer Art zierlich gemalt, mit künstlichem Schnitzwerk, bunten Wappen und vergoldeten Löwen geschmückt, von schön belaubten Linden umschattet, mag die alte Börse freundlich genug den Vorfahren entgegengewinkt haben, die streng und ehrenfest nach alter Weise die Börse mit einer gewissen Ehrfurcht betraten, sie zu entweihen für eine Schmach, sie meiden zu müssen für die empfindlichste Strafe hielten und in ihr die Wiege unseres Wohlstandes liebten."*) Bereits am frühen Morgen des 4. December prangte die alte Börse im reichen Flaggenschmuck. Zur Zeit der gewöhnlichen Börsenversammlung bereitete das von Blasinstrumenten begleitete, von allen Anwesenden gesungene Lied: „Nun danket Alle Gott!" auf den Abschied von den alten Räumen vor, welche für die meisten Theilnehmer an der Feier mit den bedeutendsten Erinnerungen ihres Lebens verknüpft waren. Nachdem darauf von der Schäffer'schen Liedertafel ein für diese Gelegenheit gedichtetes und componirtes Lied gesungen worden war, setzten sich die Hamburger Kaufleute — Arm in Arm — in Procession, um, unter feierlicher Musik von den Thürmen der naheliegenden Kirchen, zur neuen Börse zu ziehen. Aber schon lange bevor der Zug sein Ziel erreichte, hatte der Enthusiasmus

*) Kirchenpauer, a. a. O. S. 63.

der denselben begleitenden Volksmenge die Ordnung durchbrochen, und in engem Vereine — ein Bild der innigsten Verbindung zwischen den durch den Handel geförderten Interessen aller Klassen der Bewohner Hamburgs — stürmte man in das neue Börsengebäude, welches ebenfalls, sowie auch mehrere umstehende Häuser, mit Flaggen geschmückt war. Die Ankommenden wurden von einem, im Innern der Börse aufgestellten Musikcorps mit dem Liede: „Auf Hamburgs Wohlergehn!“ empfangen, in welches Alle einstimmten, und die kaum übersehbare Menge trennte sich mit lauten Hurrah-Rufen, nachdem von einem der Theilnehmer mit weit tönender Stimme das Wohl der Vaterstadt, des Raths und des Commerziums ausgebracht worden war.

Von den vielen in den zeitgenössischen Blättern nach Eröffnung der Börse erschienenen, mehr oder weniger gelungenen poetischen Verherrlichungen der Feier kann hier natürlich nicht Notiz genommen werden; wohl verdient aber eine ungedruckt gebliebene „Votiv-Tafel für die neue Börse“ — wie der Verfasser, der nicht genannt zu sein wünschte, seine Widmung bezeichnete — bei dieser Gelegenheit aus der Vergessenheit hervorgezogen zu werden, da sie in gedrängter Kürze Wünsche zum Ausdruck bringt, die auch noch jetzt und für alle Zeiten Geltung haben und behalten werden. Die „Votiv-Tafel“ hat folgenden Wortlaut:

„Was, im Beginn unscheinbar, zu stattlicher Größe heranwuchs,
Auch hier mög' es, wir fleh'n, segensreich wachsen und blüh'n!
Schauet den herrlichen Bau, die lichten, freundlichen Hallen;
Nutzen und Zierde zugleich bieten dem Auge sich dar.
Aufgethan sind die Pforten, der weite Raum, er belebt sich;
Nur durch erweiterten Sinn weihet Ihr würdig ihn ein.
Alte Treue bewahr't, doch ehret nicht Alles, was alt ist,
Wenn Ihr Tugend vererbt, tilget den Schlendrian aus!
Vorwärts strebet die Zeit, Erfindung drängt die Erfindung;
Prüf't und mit kräftiger Hand eignet Euch Treffliches an!
Segen dem emsigen Fleiß, der zum Sandkorn füget das Sandkorn,
Und bei kleinem Betrieb Großes im Kleinen erreicht.
Segen dem strebsamen Geist, der von Stufe zu Stufe sich aufschwingt,
Und allmählig den Kreis weiter und weiter sich zieht.
Segen dem kühneren Muth, dem kein Gestade zu fern dünkt,
Der mit rüstigem Arm Bahn durch Gefahren sich bricht.
Wenn Ihr mit Redlichkeit Fleiß, mit Umsicht Kühnheit vereinigt,
Mit Bescheidenheit Kraft — gönn't selbst der Neid Euch Erfolg.
Lächelt freundlich das Glück, gedenk't der leidenden Brüder,
Spendet reichlich und gern Gaben den Dürftigen aus!
Sä't, daß gedeihe die Saat, erfreut Euch ihres Gedeihens,
Nennt auch kein preisendes Wort jemals die säende Hand.
Hab't Ihr Gutes gewirkt, zu dem Guten komme das Schöne,
Ehr't freigiebig die Kunst, wahrlich Ihr ehret Euch selbst!
Königlich nenn' ich den Kaufmann, der nicht mit klingendem Gold nur,
Der durch Leben und Geist Schönes befördert und schützt.
Auf denn! Die Schranken sind offen; das Nützliche, Gute und Schöne
Sei wetteifernder Kraft froh zu erstrebendes Ziel!“

So war denn die schöne Feier vorüber und die neue Börse ihrer Bestimmung übergeben. Zur Erinnerung ist eine Denkmünze geprägt worden, die auf der Vorderseite die alte und die neue Börse, im Vordergrunde Hammonia, die Hand über die neue Börse haltend, zeigt, während auf der Rückseite folgende Worte stehen:

UNTER
GOTTES SEGEN
WACHSE
HAMBURGS WOHLFAHRT
AUCH IN DEN NEUEN RÄUMEN
DURCH SEINER BÜRGER
RASTLOS TREUES
STREBEN.

Ein anderes unvergängliches Denkmal an die Feier hat der damalige Protocollist der Commerz-Deputation und erster Bibliothekar der Commerz-Bibliothek, späterer Bürgermeister Dr. Gustav Heinrich Kirchenpauer in seiner, bei der vorliegenden Darstellung wiederholt benutzten Denkschrift: „Die alte Börse, ihre Gründer und ihre Vorsteher. Ein Beitrag zur Hamburgischen Handelsgeschichte," errichtet, die als „Programm zur Einweihungsfeier der neuen Börse in Hamburg am Donnerstag, den 2. December 1841" (wie der vollständige Titel lautet) im Auftrage der Commerz-Deputation gedruckt worden ist und eine wichtige Quelle für die Kenntniß der ältesten Kaufmannsverbindungen und ihrer Zusammenkunftsorte, der Börsen, bildet.

Das im Jahre 1841 dem Verkehr übergebene Börsengebäude ist der Mittelbau des jetzigen Gebäudes, ein Oblongum, dessen schmälere, 178 Fuß lange Seite die Fronte bildet, während die Tiefe 249 Fuß beträgt. Der zur Börsenversammlung in der 1841er Börse gewonnene Raum betrug ca. 28,000 Quadratfuß. Außerdem schlossen sich an denselben auf allen vier Seiten 25 Fuß hohe Bogengänge an. Die Höhe des Börsenraumes selbst, der durch zwei Stockwerke geht, beträgt 76 Fuß. Unter den Bogengängen und mit dem Börsenraum in Verbindung stehend, befanden sich damals, wie jetzt, verschiedene Geschäftszimmer, 500, 200 und 100 Quadratfuß Raum enthaltend, die zu guten Miethen sofort vermiethet wurden. Im ersten Stockwerk waren mehrere größere und kleinere Säle und Zimmer, welche theils für die Commerz-Deputation und deren Bibliothek (die Commerz-Bibliothek), theils für das sog. Abonnenten-Institut der Börsenhalle, theils zu Versammlungszimmern der Kaufmannschaft benutzt wurden.

In Betreff des „Abonnenten-Instituts" ist hier zu bemerken, daß im Jahre 1804 J. G. v. Hosstrup dem kaufmännischen Publicum einen Versammlungsort (in der Bohnenstraße) eröffnet hatte, wo den geschäftlichen Zusammenkünften Schutz gegen die Einflüsse der rauhen Witterung (denen man, wie oben dargelegt, in der alten Börse zum Theil ausgesetzt war) geboten wurde. Gleichzeitig ward durch Auslage von Zeitungen, Zeitschriften, den neuesten Handelsberichten etc. für die umfassendste Auskunftsertheilung gesorgt, so daß die ganze Einrichtung als mustergültig gelten konnte. Dieses Institut,

vom Besitzer „Börsenhalle" genannt, wurde durch Abonnementszahlungen der Besucher erhalten, weshalb es auch die Bezeichnung: „Abonnenten-Institut" erhielt. Nach Herstellung der neuen Börse wurde das Abonnenten-Institut in das erste Stockwerk derselben verlegt. Die Pacht, die es für die Räume zu zahlen hatte, floß der Staatscasse zu, zunächst zum Zweck des Zinsen- und Capitalabtrages der Börsenbau-Anleihe, verblieb ihr aber auch, nachdem die Anleihe getilgt war. Seit dem 1. Januar 1869 ist das Abonnenten-Institut auf die Actiengesellschaft „Neue Börsenhalle" übergegangen, die dasselbe mit erweiterten Mitteln zu den früheren Zwecken fortführt.

Das Bestehen des alten (v. Hosstrup'schen) Abonnenten-Instituts hat indirect die Veranlassung zur Einführung der Börsensperre gegeben. Ein Theil der Kaufmannschaft zog es nämlich vor, sich lieber in der bedeckten und gewärmten Börsenhalle als in der offenen Börse aufzuhalten, wodurch sich die Zeit der Versammlungen in der letzteren immer mehr verspätete. Die verschiedenen, gegen diesen Mißstand von der Commerz-Deputation versuchten Mittel (Sammlung von Unterschriften zur Einhaltung einer bestimmten Börsenzeit, Ein- und Ausläuten der Versammlungen, Sperrung der Eingänge nach einer festgesetzten Zeit mittelst Ketten und dergl.) erwiesen sich auf die Dauer als erfolglos, riefen wohl auch heftige Opposition und selbst Widersetzlichkeiten hervor. Da verfügte die Commerz-Deputation im Jahre 1831 statt des völligen Börsenschlusses eine Börsensperre, die zuerst das Ende der Börsenversammlung um 3½ Uhr herbeiführen sollte. Die Maßregel fand aber so viel Beifall, daß man sie noch in demselben Jahre von der Zeit des Schließens auf den Beginn der Börsenzeit verlegen konnte. Der vielen Cholera-Quarantainen wegen gingen damals die Posten früher ab (Eisenbahnverkehr gab es ja noch nicht), und in Folge davon ward die Börsenzeit auf 1 Uhr festgesetzt; nach 1 Uhr war die Börse nur gegen Erlegung von 4 ß zugänglich. Das Börsensperrgeld, welches noch heute in derselben Höhe (30 ₰) erhoben wird, ist trotz mancher Anfechtung bestehen geblieben, und die Hamburger Börse verdankt dieser Einrichtung nicht zum wenigsten die Vereinigung der Vertreter aller mit Handel und Schiffahrt in Verbindung stehenden Geschäftszweige zu einer bestimmten Stunde im Börsengebäude, was zur Erleichterung des Geschäfts wesentlich beiträgt. Dagegen ist die Erhebung einer festen Börsenabgabe von den Börsenbesuchern, wie sie an den meisten anderen Börsen besteht, hier (und zwar hauptsächlich aus denselben Gründen, um Jedermann den Zutritt zur Börse und damit die Concentration der Geschäftswelt an einer Stelle zu erleichtern) nicht eingeführt.

Die Bedenken, die gegen die Wahl des Adolphsplatzes für das Börsengebäude laut geworden waren und zunächst die Ablehnung des Rathsantrages seitens der Bürgerschaft herbeiführten, hatten ihren Grund in der Befürchtung, daß die Zugänge durch die anliegenden meist engen Gassen und Gäßchen dem zu erwartenden Verkehr nicht genügen würden, und wenn man den Stadtplan vom Ende der dreißiger Jahre ansieht, wird man diese Bedenken nicht für unbegründet halten können. Es wurden damals zwar die Zugangsstraßen,

soweit möglich, verbreitert und auch sonst Maßregeln für einen unbehinderten Börsenverkehr getroffen; dennoch würden sich voraussichtlich alle Maßregeln bald als ungenügend erwiesen haben, wenn nicht ein furchtbares Ereigniß schon wenige Monate nach Eröffnung der Börse in kürzester Zeit bewirkt hätte, was im gewöhnlichen Laufe der Dinge vielleicht erst nach jahrelangen Berathungen und Verhandlungen zu erzielen gewesen wäre. In den schrecklichen Tagen vom 5. bis 8. Mai 1842 tobte in Hamburg der furchtbare Brand, der einen großen Theil der Stadt in Trümmer legte. Wie durch ein Wunder blieb die neue Börse, mitten im verheerenden Feuermeer liegend, von den Flammen verschont. Um ihre Erhaltung hatte sich, gleich nach Ausbruch des Brandes, der schon genannte Protocollist der Commerz-Deputation Dr. Kirchenpauer, unterstützt vom zweiten Bibliothekar der Commerzbibliothek Dr. Adolph Soetbeer, sehr verdient gemacht. Besonders aber war es der Commerz-Deputirte Theodor Dill, der mit großer Selbstaufopferung auf dem bedrohten Posten in der Börse aushielt, so viel als möglich für ihre Bewahrung vor den sie umgebenden Flammen sorgte, und dem das Verdienst zuzusprechen ist, daß das Bauwerk von dem Brande gänzlich verschont blieb.*)

Nach dem Brande lag die Börse, obgleich mitten in der Stadt, doch ganz isolirt, wie eine Insel in den sie umgebenden Trümmern. Schon am 9. Mai, einem Montag, ward wieder eine Börsenversammlung abgehalten, aber zuerst, weil das Börsengebäude durch die dasselbe umgebenden rauchenden und zum Theil noch glimmenden Trümmerhaufen unzugänglich abgesperrt war, im Freimaurer-Logenhause auf der Drehbahn, dann in dem offenen Hofe des Schulgebäudes am Speersort und erst vom 13. Mai ab wieder im Börsengebäude, nachdem inzwischen neue Wege dorthin durch die Schutt- und Trümmerhaufen gebahnt waren. Die „Neue Börse" hatte die Feuerprobe bestanden, die „alte" war ein Opfer des Feuers geworden — ein Symbol des Untergangs der alten und des Beginns einer neuen Zeit.

Der große Brand hatte um das Börsengebäude gründlich aufgeräumt. Als dieser Stadttheil wieder angebaut wurde, nahm man darauf Bedacht, daß für die in absehbarer Zeit nothwendig werdende Vergrößerung der Börse genügender Raum vorhanden sei; und in der That trat das Bedürfniß nach einer Börsenerweiterung schon bald dringend hervor. Der ältere Bau wurde durch einen südlichen Flügelbau (die sog. Börsen-Arcaden), welcher anfänglich von dem ersteren durch einen freien Platz (Börsen-Plateau) getrennt war, im Jahre 1845 von dem Ingenieur Lindley erweitert.**) Seit 1852

*) Dr. Werner von Melle: „Gustav Heinrich Kirchenpauer. Ein Lebens- und Zeitbild." Hamburg und Leipzig, Verlag von Leopold Voß. 1888. S. 89 ff.

**) Vergl. „Hamburg und seine Bauten." Zur IX. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine in Hamburg vom 24. bis 28. August 1890, herausgegeben vom Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hamburg. 1890.

richtete die Commerz-Deputation wiederholt — fast alljährlich — Gesuche an den Senat um Hergabe der erforderlichen Mittel aus den Ueberschüssen des Börsenbau-Fonds für eine Erweiterung der Börse. Diese kam denn auch im Jahre 1859 dadurch zu Stande, daß das erwähnte Börsen-Plateau mit einem Glasdach überdacht und zu einem zweiten Börsensaal (der Kornbörse) eingerichtet wurde. Aber auch diese Vergrößerung genügte nicht dem zunehmenden Verkehr. Seit 1862 bemühte sich die Commerz-Deputation unablässig um eine fernere Erweiterung der Börse, für welche verschiedene Projecte aufgestellt wurden, die aber nicht zur Ausführung kamen. Diese Bemühungen wurden von der Handelskammer, als Nachfolgerin der Commerz-Deputation, fortgesetzt und waren schließlich von Erfolg. In den Jahren 1880—1884 wurde der Börsen-Anbau, nach der Seite des Altenwalls, von den Architecten Hanssen & Meerwein ausgeführt, mit einem Kostenaufwand von rund 875,000 ℳ, die aus dem, zunächst für die Börsenerweiterung reservirten Vermögen der ehemaligen Hamburger Bank entnommen wurden. Damit ist der Börse der dritte große Börsensaal hinzugefügt worden. Laut Angabe des Architecten- und Ingenieur-Vereins in „Hamburg und seine Bauten“ bieten jetzt sämmtliche Börsensäle eine nutzbare Fläche von etwa 3400 Quadratmeter.

Nach dem im Jahre 1866 erschienenen „Börsenbuche“ war die Zahl der 1842 existirenden Börsenfirmen 800, welche bis 1866 auf 3600 angewachsen war. Das „Hamburger Börsenadreßbuch“ vom Jahre 1891 weist (einschl. Assecuranzgesellschaften und Banken) 5652 Firmen auf. Man wird danach die Zahl der täglichen Börsenbesucher, da doch die meisten Firmen durch mehrere Personen an der Börse vertreten zu sein pflegen, auf neun bis zehn Tausend schätzen können.

Das Börsengebäude ist Eigenthum des Staates, dem die Einnahmen aus der Vermiethung der Börsencomptoire (auch der Keller und der großen „Weinhallen“ im Erdgeschoß des Anbaues) und der Sitzplätze zufließen. Ferner bezieht der Staat auch die Miethe von den an die Actiengesellschaft „Neue Börsenhalle“ vermietheten Localitäten im ersten Stockwerk der Börse, während die für die Handelskammer und die Commerzbibliothek benöthigten Räume unentgeltlich zur Verfügung gestellt sind.

Viele Jahre hindurch (vom Beginn der fünfziger Jahre bis 1866) hat sich die Commerz-Deputation vergeblich bemüht, Ansprüche an die ungeschmälerten Börseneinnahmen geltend zu machen, wobei sie sich darauf stützte, daß das 1841er Börsengebäude im Wesentlichen aus den von der Kaufmannschaft aufgebrachten Mitteln erbaut worden sei, weshalb es auch nur billig sei, daß die Einnahmen aus der Börse dem Vorstande der Kaufmannschaft zur Bestreitung von Ausgaben für allgemeine commerzielle Zwecke uneingeschränkt zur Verfügung gestellt würden. Es dürfte nicht uninteressant sein, die dabei in Betracht kommenden Rechnungsverhältnisse kennen zu lernen.

Für den Ankauf des Grundes (excl. 9000 ℳ Crt. jährlicher Rente an Ehrb. Oberalten) u. w. d. g. waren aufgewendet	Bco. ℳ 179,527.11 ß
Die Kosten des Baues (excl. Zinsen) haben betragen	„ 496,461. 1 „
	Bco. ℳ 675,988.12 ß
ab Erlös für wieder verkauften Grund	„ 188,390.13 „
bleiben	Bco. ℳ 487,597.15 ß

Die Börsenbauanleihe von 1836 betrug:
Bco. ℳ 114,000 zu 6 % Crt. auf schwindenden Fonds bis 1866
und „ 286,000 zu 3 %, bis 1866 zu amortisiren.
Bco. ℳ 400,000.

Die freiwilligen Beiträge der Kaufmannschaft für den Börsenbau ergaben	Bco. ℳ 240,294. 6 ß
Die Commerz-Deputation zahlte aus ihrer Casse . .	„ 32,000.— „
zusammen	Bco. ℳ 272,294. 6 ß

Die Staatscasse übernahm für die Dauer von dreißig Jahren die Zahlung eines jährlichen Zuschusses von Bco. ℳ 8300, für den Abtrag der Zinsen und die Tilgung der Anleihe, zu den ihr überwiesenen Einnahmen aus den Börsenlocalitäten, aus der Pacht des Abonnenten-Instituts, aus der Börsensperre und den Börsenanschlägen. Die genannten Einnahmen aus der Börse überstiegen aber schon bald den Voranschlag in einem Maße, daß der Staatszuschuß seit 1856 nicht mehr gezahlt zu werden brauchte. Von diesem Jahre an wurde auch nicht mehr die Ablieferung des ganzen Reinertrages der Börsensperrgelder und Börsenanschläge von der Commerz-Deputation verlangt, sondern dieselbe mußte — wie durch Rath- und Bürgerschluß vom 15. Juni 1856 festgestellt wurde — aus dem jährlichen Reinertrage der gedachten Einnahmen, unter Zurückbehaltung des für die Makler-Wittwen-Casse zu leistenden Beitrages und außerdem von mindestens 3000 ℳ Crt. für die Casse des Commerziums, am Ende jedes Jahres, nach Aufgabe der Kämmerei, so viel auszahlen, als die Gesammtsumme der Ausgaben für die Zinsen und Amortisation der Börsenbau-Anleihe, sowie für die Rente an das Marien-Magdalenen-Kloster, die Gesammt-Einnahmen aus den Börsenmiethen, den Zinsen des auf dem Conto der Börsenbau-Anleihe angesammelten Capitals und der Pacht des Abonnenten-Instituts überstieg.

Solche Zahlungen hat die Commerz-Deputation bis Ende 1866, d. h. bis zur gänzlichen Tilgung der Börsenbau-Anleihe, regelmäßig geleistet.

Aus dem angesammelten Capital des Börsenbau-Conto sind noch bestritten worden: die Ueberdachung des Börsenplateaus mit Bco. ℳ 55,938.12 ß und Verbesserungen einzelner Theile der Börse (Bekleidung der Pfeiler im Saal mit Marmor etc.) mit Bco. ℳ 32,776.2 ß.

Der Saldo des Börsenbau-Conto wurde 1867 der Staatscasse mit Bco. ℳ 17,000 und Nominal-Capital Bco. ℳ 83,200 in Hamburgischen Staatsschuldscheinen überwiesen.

Die definitive Regelung der Verhältnisse der Börse, des Börsenbau-Conto und der Einnahmen aus der Börse, erfolgte am 30. November 1866. Es wurde festgestellt, daß Grund und Gebäude der Börse Staatseigenthum sei; daß das Börsengebäude, wie alle übrigen öffentlichen Gebäude, für Rechnung der Staatscasse zu unterhalten sei; daß die an das Marien-Magdalenen-Kloster zu entrichtende jährliche Rente von Crt. ℳ 9000 aus der Staatscasse zu bestreiten sei; daß die Einnahmen aus der Börse in die Staatscasse fließen, mit Ausnahme derjenigen aus der Börsensperre (nach Abzug des Beitrages zur Makler-Wittwencasse), aus den Börsenanschlägen, den Schränken und den Briefkasten in der Börse, welche der Commerz-Deputation (bezw. der Handelskammer als deren Nachfolgerin) zufallen sollten. Letztere, als Vorstand der Kaufmannschaft, verzichtete auf alle Ansprüche, welche wegen des Saldo des Conto des Börsenbaues, wegen Entschädigung für den Platz der alten Börse und wegen Rückerstattung der für das Kähler'sche Erbe s. Zt. verausgabten Bco. ℳ 32,000 von ihr etwa erhoben werden könnten. Im Uebrigen sollte durch die vorstehende finanzielle Regelung in Betreff der der Kaufmannschaft und dessen Vorstand zustehenden Benutzung der jetzt innehabenden oder künftig zu überweisenden Räumlichkeiten, sowie in Betreff der dem Vorstande obliegenden inneren Verwaltung der Börse, welche namentlich das Abonnenten-Institut, die Briefkasten, die Maklerschränke und die Anschläge, sowie die Wahrnehmung der Polizei in der Börse umfaßte, nichts geändert werden.

Diese Regelung der betreffenden Verhältnisse ist bis auf den heutigen Tag maßgebend geblieben.

II. Der Vorstand der Kaufmannschaft und der Börse.

Im Mittelalter befand sich der Handel in den meisten norddeutschen Städten und auch in Hamburg in den Händen dreier Classen von Gewerbetreibenden, der Krämer und der Gewandschneider einerseits, die dem Detailhandel oblagen — jene in Material- und Specerei-Waaren, diese in Leinwand und Tuch (daher auch Lakenhändler und Wandschneider genannt; der „Wandschnitt" war das Privilegium des Detailverkaufs von Tuch) — andererseits der Kaufleute „im Allgemeinen", worunter man die vorzugsweise Seehandel betreibenden Großkaufleute verstand. Während jene sich in Zünften localen Characters zusammenthaten, pflegten die Kaufleute sich in Gesellschaften oder Societäten, je nach dem Lande, wohin sie ihr Geschäft betrieben, zu vereinigen. Solche Gesellschaften, die in der Hamburgischen Handelsgeschichte eine wichtige Rolle spielten, waren die Flandernfahrer, die Englandsfahrer und die Schonenfahrer. Später kamen noch die Bergenfahrer und die Islandsfahrer hinzu, die aber an Bedeutung den erstgenannten drei Gesellschaften nachstanden.

Diese Gesellschaften zusammen bildeten, wenn es sich um Berathung und Ergreifung gemeinsamer Maßregeln handelte, den „meenen Kopman," auch der „gemeine" oder „allgemeine Kaufmann" genannt, der im vierzehnten Jahrhundert vom Rathe wiederholt zusammenberufen wurde, um diesem in den Streitigkeiten gegen die auffässigen Aemter der Handwerker beizustehen. Dieser „allgemeine Kaufmann" wählte mit Genehmigung des Rathes und in Gemeinschaft mit den hierzu delegirten Mitgliedern desselben, den Zollherren, im Jahre 1517 zu seiner Vertretung den „Kaufmannsrath" von sechs Mitgliedern, je zwei aus jeder der oben zuerst genannten drei Gesellschaften, der somit den ersten Vorstand der Hamburger Kaufmannschaft bildete, aber schon im Jahre 1557 oder 1558 zu bestehen aufgehört zu haben scheint; wenigstens steht in dem Verzeichniß der Aelterleute von 1557 bis 1571: „Vacanz".

In der Errichtungs-Urkunde der Börse von 1558 wird die Corporation der Kaufmannschaft, auf deren Ansuchen der Rath den Platz für die Börse unentgeltlich hergab, schlechtweg „de Kopman" genannt. In den ersten zehn Jahren ihres Bestehens wird die Börse, bei der Einfachheit ihrer Anlage, einer besonderen Aufsicht wohl nicht bedurft haben; dagegen wurde in anderen Dingen das Bedürfniß nach einer gemeinsamen Vertretung empfunden, und im Jahre 1570 baten die drei Gesellschaften, „weil wiederum viel Raubens zur See entstund", den Rath um Veranlassung des Erforderlichen. Dem Gesuche entsprach der Rath und beauftragte im Jahre 1571 die Zollherren, mit Zuziehung der Aelterleute der drei Gesellschaften, wiederum sechs Kaufmannsälterleute zu wählen. Diese „Kaufmannsälterleute", die meist zugleich die Oberalten der drei Gesellschaften waren, wurden im Laufe der Jahre mit verschiedenen Namen bezeichnet, bis sie im siebzehnten Jahrhundert (zuerst 1616) unter dem Namen der „Alten der Börse" oder „Börsenalten" erscheinen, unter welchem Titel die Institution bis in unser Jahrhundert bestehen blieb. In ihr ist der erste Vorstand der Hamburger Börse zu erblicken.

Inzwischen hatte sich der „allgemeine Kaufmann" durch Hinzutritt der vierten Gesellschaft, der Bergenfahrer (1576), verstärkt; nachdem noch eine große Anzahl von Fremden und nicht mehr zu den Gesellschaften gehörigen Bürger, die gleichfalls Seehandel betrieben, hinzugekommen war, erscheint er als „Ein Ehrbarer Kaufmann", welche Bezeichnung die Versammlung der Kaufmannschaft, wenn sie zur Wahrung ihrer gemeinsamen Interessen und zur Wahl ihres Vorstandes zusammentritt, bis zum heutigen Tage führt.

Die Errichtung der ersten Börse bezeichnet einen wichtigen Wendepunkt in den Handelsverhältnissen und in der Vertretung der Handelsinteressen. Die Bedeutung der Gesellschaften fing an zu schwinden, denn als die Privilegien der Hansen im Auslande mehr und mehr in Wegfall kamen, hatte der Einzelne keinen Grund noch Anreiz mehr, in die Gesellschaften einzutreten. An die Stelle des Bedürfnisses nach einer Vertretung der Handelsinteressen durch die Kaufmannshansen trat das Bedürfniß nach einem allgemeinen Zusammenhalt. Ein Ausdruck dieses Bedürfnisses und characteristisches äußeres Zeichen für die

sich vollziehende Wandlung ist die im sechszehnten Jahrhundert in schneller Aufeinanderfolge in fast allen wesentlichen, am Seehandel betheiligten Plätzen erfolgende Errichtung von Börsen, so in Antwerpen 1531, in Toulouse 1549, in Rouen 1556, in Hamburg 1558, in London 1566, in Bourges 1570, in Amsterdam 1586.

Die Hamburger Börse von 1558 hatte „de Kopman" errichtet; den Anbau vom Jahre 1577, der aus einer auf Säulen ruhenden bedeckten Halle, dem ersten Börsensaal Hamburgs, bestand, hatten die Gewandschneider aufführen lassen; die weitere Vergrößerung im Jahre 1669 veranlaßte die Stadt. Aus dieser Sachlage ergab sich der eigenthümliche Zustand, daß die „Aelterleute des Kaufmanns", die seit Errichtung des Collegiums bis gegen Ende des sechszehnten Jahrhunderts die alleinigen Vorsteher der Börse waren, im siebzehnten, als sie inzwischen den Namen der „Börsenalten" angenommen hatten, in den Gewandschneidern Rivalen fanden, die natürlich in dem von ihnen errichteten Theilbaue der Börse allein schalten wollten. Im achtzehnten Jahrhundert kam noch die Commerz-Deputation hinzu, welche Namens Eines Ehrbaren Kaufmanns für sich das Recht der Börsenverwaltung in Anspruch nahm. Es konnte daher nicht ausbleiben, daß sich aus diesem Zustande die größten Streitigkeiten und Unzuträglichkeiten ergaben, welche sich durch mehr als hundert Jahre hindurchschleppten, und in denen es sich immer wieder um das Recht der Anstellung des „Börsenknechtes" (später „Börsenschreiber" genannt) handelte, der den Abgang der Botenposten an der Börse auszurufen, in späterer Zeit die erforderlichen Anschläge in derselben zu beschaffen und überhaupt nach der Ordnung in der Börse zu achten hatte.

Diese Zustände waren auf die Dauer unhaltbar. Dabei nahmen die unaufhörlichen Streitigkeiten die Aufmerksamkeit der rivalisirenden Börsen-Vorstände derart in Anspruch, daß diesen für die so nothwendige Vertretung der Handelsinteressen nach außen keine Zeit übrig blieb.

Das Collegium der Börsenalten hatte, neben dem, ihm freilich sehr bestrittenen Aufsichtsrecht über die Börse, auch das sich allmählig entwickelnde Botenwesen (die Briefbeförderung nach auswärtigen Plätzen durch Boten) unter sich. Dasselbe war mit der Zeit zu einer reichen Einnahmequelle für das Collegium geworden, und mag dies wohl hauptsächlich der Grund gewesen sein, daß das Amt eines Börsenalten zu einer Sinecure für die Oberalten der drei Gesellschaften geworden war, die bei frei werdender Stelle durch den lediglich eine Formalität bildenden Wahlact einzurücken pflegten. Eine thatkräftige Vertretung der Handelsinteressen konnte von einer so beschaffenen Institution nicht erwartet werden.

Die im Jahre 1623 in's Leben gerufene „Admiralität" (aus vier, später fünf Rathsherren und sechs Deputirten der Kaufmannschaft zusammengesetzt) hatte ursprünglich die Aufgabe, die nöthigen Maßregeln zum Schutz der Handelsfahrzeuge gegen die überhandnehmende Seeräuberei zu berathen und in's Werk zu setzen (Ausrüstung von sogenannten Orlogschiffen zu

Convoyen oder Admiralschaften). Später wurden ihr noch andere Functionen übertragen, die Aufsicht über den Hafen, die Anstellung und Beaufsichtigung der Hafenbeamten, der Taxatoren bei Seeschäden, des Dispacheurs, dann auch der Hamburgischen Consuln, ferner die Aufsicht über die Pilotage- und Uferwerke, Tonnen und Baaken etc.; endlich die Jurisdiction erster Instanz in allen See-, Fracht- und Assecuranz-Sachen. Die nahen Beziehungen, in welche die Admiralität bei der Ausübung dieser Functionen zu der Kaufmannschaft trat, ließen das Admiralitäts-Collegium zeitweilig als Vorstand der Kaufmannschaft erscheinen, was es jedoch in Wirklichkeit nicht war und seiner ganzen Zusammensetzung nach nicht gut sein konnte. Die verhältnißmäßig große Zahl von Rathsmitgliedern in diesem Collegium, das seine Beschlüsse Namens des Rathes faßte, und der Umstand, daß auch die in dasselbe deputirten Bürger nicht von der Kaufmannschaft, sondern vom Collegium selbst gewählt wurden, gaben der ganzen Institution den Character einer Staatsbehörde, als welche sie nicht zugleich eine Interessenvertretung der Kaufmannschaft sein konnte.

So traten denn im Jahre 1665 „die zur See handelnden Kaufleute" zusammen und beschlossen, sieben Personen ihres Mittels zu wählen, nämlich „sechs aus den Ehrbaren Kaufleuten, die da guten Handel und Correspondenz sowohl um die Ost- als Westsee treiben, auch sich der Assecuranz bedienen, und einen Schifferalten*), welche da alles und jedes, was dem heilsamen Commercio diensam, beobachteten, die Drangsale und Beschwerden, so demselben zustoßen möchten, Einem Hochweisen Rath fleißig hinterbrächten und cooperirten, daß solchen in Zeiten gewähret und bestmöglichst gemindert werden möchte." Dies sind die ersten Worte des Protocolls der Commerz-Deputation vom 19. Januar 1665, derjenigen frei gewählten Vertretungskörperschaft der Kaufmannschaft, die deren Interessen seitdem ununterbrochen bis zum Jahre 1867 wahrgenommen hat, in welchem Jahre sie den Namen „Handelskammer" annahm.

Schon bald nach Aufnahme ihrer Thätigkeit hatte die Commerz-Deputation Anfechtungen zu erfahren, ja sogar um ihre Existenz zu kämpfen. Im Jahre 1662 war mit Bewilligung des Ehrbaren Kaufmanns das „Convoygeld" eingeführt worden, eine Abgabe, die zur Aufbringung der Mittel für die Ausrüstung der Orlogschiffe zu den bereits erwähnten Convoyen oder

*) Der erste „Schifferalte" in der Commerz-Deputation war der rühmlichst bekannte Seeheld Berend Jacobsen Karpfanger, der 1674 Commandant der Convoy wurde, 1678 fünfzig Hamburgische Grönlandsfahrer gegen französische Kaper, später die spanische Silberflotte gegen türkische Seeräuber vertheidigte und 1683 in Cadix bei einem Brande der Hamburgischen Convoy sein Leben verlor.

Im Jahre 1839 beschloß der Ehrbare Kaufmann, an Stelle des damals ausscheidenden Schifferalten einen Kaufmann, vorzugsweise einen Rheder, in die Commerz-Deputation zu wählen. Seitdem bestand das Collegium aus sieben kaufmännischen Mitgliedern.

Admiralschaften von der Admiralität für erforderlich erklärt wurde, da diese mit der bisherigen Abgabe, dem sog. Admiralitätszoll, von 3/4 Procent von allen ankommenden und ausgehenden Waaren, nicht auskommen zu können erklärte. Das Convoygeld war eine Abgabe von 1 Procent von allen Gütern, die nach Portugal, Spanien, Italien, den canarischen Inseln und Westindien, und 1/2 Procent von allen, die nach England, Frankreich und Rußland gingen. Ueber die Bewilligung dieser Abgabe seitens Eines Ehrbaren Kaufmanns war in der Admiralität ein Protocoll aufgenommen worden. Der Ehrbare Kaufmann behauptete, daß er die Abgabe nur unter der Bedingung bewilligt habe, daß ihm jährlich Rechnung gelegt werde, damit er danach bestimmen könne, ob die Abgabe vermehrt, vermindert oder aufgehoben werden müsse. Die Admiralität stellte dies in Abrede und verweigerte die Rechnungslegung, worauf der Ehrbare Kaufmann argwöhnte, jener Beschluß sei falsch protocollirt worden. So fiel es denn der Commerz-Deputation als eine ihrer ersten Aufgaben zu, die Sache der Kaufmannschaft gegen die Admiralität zu führen. In diesem Streite, der sich fast zehn Jahre lang hinzog, trat der Rath, der zuerst zu vermitteln gesucht hatte, im Jahre 1670 den Ansichten der Admiralität bei: „man könne nicht dulden, daß die Deputirten ein permanentes Collegium bildeten und ihren eigenen Protocollisten hätten." Die Commerz-Deputation führte jedoch den Kampf, der jetzt ein Kampf um ihre Existenz geworden war, allerdings mit wechselndem Erfolge, fort und erreichte schließlich ihre formelle Bestätigung durch Rath- und Bürgerschluß vom 3. April 1674. Dagegen blieb es auch nach diesem Beschlusse zweifelhaft, ob der Commerz-Deputation die Disposition über den Ueberschuß des Convoygeldes zuerkannt worden war. Thatsächlich jedoch wurde ihr seitdem von der Admiralität alljährlich so viel ausgezahlt, als sie zur Bestreitung ihrer Ausgaben brauchte, und dabei hatte es sein Bewenden bis zu Anfang dieses Jahrhunderts. Da kam die Besetzung Hamburgs durch die Franzosen, die Admiralität wurde aufgehoben und nach Befreiung von der Fremdherrschaft nicht wieder hergestellt; ihre Functionen gingen auf das Handelsgericht und auf die Schiffahrt- und Hafen-Deputation, ihre Capitalien und Einnahmen auf die Kammer, ihre Rechte überhaupt auf den Staat über, der somit auch ihre Verbindlichkeiten übernahm. Als die Commerz-Deputation 1814 über die Zolleinrichtungen befragt wurde, gab sie ihre Zustimmung zu der beantragten Vereinigung des Convoygeldes mit den städtischen Zöllen „unter Verwahrung der durch den Hauptreceß anerkannten Rechte Eines Ehrbaren Kaufmanns und unter der Voraussetzung, daß vom Staate künftig für ihre ordentlichen und außerordentlichen Bedürfnisse werde gesorgt werden."*) Seitdem

*) Im Jahre 1860 wurde von der Commerz-Deputation — unter dem Präsidat des Herrn C. C. Crasemann — in einem ausführlichen Gutachten actenmäßig nachgewiesen, wie die seit 1814 den Vertretern der Kaufmannschaft aus der Staatscasse jährlich geleistete Zahlung für ihre pecuniären Bedürfnisse laut der damals gegebenen

wurden, wie früher von der Admiralität, nun aus Staatsmitteln alljährlich der Commerz-Deputation 25,000 ℔ Crt. überwiesen. Dieser Betrag ist entsprechend den wachsenden Bedürfnissen – namentlich auch für die Erhaltung und Vermehrung der Commerz-Bibliothek – im Laufe der Zeit erhöht worden, und es werden jetzt der Handelskammer im Budget jährlich 50,000 Mark ausgeworfen. (Bewilligung des betreffenden Budgetpostens durch Beschluß des Senats und der Bürgerschaft vom 15. April 1885.)

Aus Anlaß des erwähnten Streits mit der Admiralität und dem Rathe hatte die Commerz-Deputation wiederholt Conferenzen zu beschicken; es wurden ihr zu denselben — zuerst am 15. April 1670 — von Einem Ehrbaren Kaufmann sechs Kaufleute mitgegeben, „adjungirt", um mit den Delegirten des Commerziums „die Nothdurft in der Sache, die Anerkennung der Deputation des Commercii betreffend, zu beobachten." Solche „Adjungirung" fand im Laufe der Jahre wiederholt statt und daraus bildete sich allmählig das ständig gewordene Institut der „Altadjungirten" (der Name kommt zuerst im Protocoll der Commerz-Deputation vom 1. März 1695 vor), die — später um einen vermehrt – in der Zahl von sieben Mitgliedern in der Versammlung Eines Ehrbaren Kaufmanns aus den früheren Präsides der Commerz-Deputation gewählt wurden, mit welchen die letztere alle wichtigeren Angelegenheiten zu berathen hatte. In den Versammlungen Eines Ehrbaren Kaufmanns führte Namens desselben der erste Altadjungirte, der Commerz-Deputation gegenüber, das Wort. Das Institut der Altadjungirten hat bis zur Reorganisation der Handelskammer im Jahre 1880 bestanden.

Während der französischen Occupation hatte die Commerz-Deputation in den Jahren 1811 bis 1814 sich in eine „Chambre de commerce" umwandeln müssen. Als solche hatte sie ein besonderes Protocoll anlegen müssen, nachdem das alte mit der merkwürdigen Notiz geschlossen worden war: „Am 31. December 1810, dem letzten Tage vor der Vereinigung mit Frankreich, gegen Abend, fiel der Justitia auf dem Commerzgebäude, ohne alles Unwetter und sonstige Veranlassung, die Wagschale aus der Hand, auf das Dach und mußte mit vieler Mühe noch selbigen Abends heruntergeschafft werden." — Eine Schilderung der Zustände in Hamburg während der schwer auf der Bürgerschaft lastenden Fremdherrschaft gehört nicht in den Rahmen dieses Gedenkblattes; es darf aber hier nicht unerwähnt bleiben, daß am 2. Januar 1814 die Börse in einen Pferdestall, der Börsensaal in ein Heumagazin umgewandelt wurden, bis der Feind aus der Stadt vertrieben ward. Die Börsenversammlungen fanden während dieser Zeit in der v. Hosstrup'schen Börsenhalle statt.

Erklärung anzusehen sei, als „eine billige Entschädigung für das eingezogene Convoygeld und als eine mit demselben auf den Staat übergegangene Schuld". (Denkschrift zum 200-jährigen Jubiläum der Commerz-Deputation: „Bestrebungen und Wirksamkeit der Commerz-Deputation in Hamburg während der fünfundzwanzig Jahre 1840 – 1864." Hamburg 1865. Vergl. auch Kirchenpauer, a. a. O. S. 52.)

Im Jahre 1825 gelang es der Commerz-Deputation, einen Vergleich mit den ihr das Recht der Börsenverwaltung streitig machenden anderen Collegien gegen Zahlung einer Entschädigung abzuschließen, wonach sowohl das bis dahin den Börsenalten mit den Gewandschneidern abwechselnd zustehende Recht der Ernennung des Börsenschreibers, als auch alle sonstigen Ansprüche und Befugnisse an und in dem Börsengebäude der Commerz-Deputation förmlich abgetreten wurden. Seitdem war eine Hauptaufgabe dieses Collegiums, für eine, dem zunehmenden Börsenverkehr entsprechende Vergrößerung des Börsengebäudes zu sorgen. Diese Thätigkeit und deren Erfolg sind im vorhergehenden Abschnitte geschildert worden. Ueber die Bestrebungen und die Wirksamkeit der Commerz-Deputation in den fünfundzwanzig Jahren 1840 bis 1864 ist in der bereits citirten, aus Anlaß des zweihundertjährigen Bestehens derselben veröffentlichten Jubiläumsschrift eingehend berichtet worden.

Nachdem am 15. Januar 1864 das Gesetz über die Organisation der Verwaltung in Kraft getreten und die Deputation für Handel und Schiffahrt in's Leben gerufen war, hatte es den Anschein, als ob auf diese Behörde auch alle wesentlichen und wichtigen Functionen einer Handelskammer, welche die Commerz-Deputation in ihrer bisherigen Wirksamkeit wahrgenommen hatte, übertragen werden sollten. Wie im Jahre 1670 seitens des Raths der Commerz-Deputation der „eigene Protocollist" streitig gemacht worden war, so sollte ihr jetzt nicht gestattet sein, einen „eigenen Consulenten" zu haben. Die Commerz-Deputation war — unter dem Präsidat des Herrn Heinrich Amsinck — in Gemeinschaft mit ihren Altadjungirten bemüht, diese ihre Wirksamkeit einengenden Veränderungen abzuwehren. Sie war überzeugt, daß das Bedürfniß einer selbstständigen Vertretung der Kaufmannschaft noch ebenso begründet sei, wie vor zweihundert Jahren, als die auf dem Börsensaal versammelten Kaufleute die Errichtung der Commerz-Deputation einhellig beschlossen hatten, daß ferner die bisherige Erfahrung eine solche Einrichtung fortdauernd als gemeinnützig und zweckmäßig erwiesen habe, auch daß dieselbe durch das Beispiel anderer Handelsplätze empfohlen werde. Indem die Commerz-Deputation sich darauf berief, daß die Verfassung im Artikel 93 bestimme, die Kaufmannschaft habe zur Förderung der Handelsinteressen einen Ausschuß zu wählen, und daß dies durch § 41 des Verwaltungsgesetzes dahin präcisirt werde, die Commerz-Deputirten sollten in bisheriger Weise den Ausschuß und Vorstand der Kaufmannschaft bilden, beanspruchte sie die zur Erfüllung dieser Aufgabe erforderlichen Mittel, wozu in erster Linie die Beibehaltung eines eigenen Consulenten gehöre.

Die Verhandlungen, die hierauf eingeleitet wurden und bis in das Jahr 1866 sich erstreckten, hatten schließlich den gewünschten Erfolg. In dem Kaufmanns-Convent (wie die Versammlungen Eines Ehrbaren Kaufmanns damals genannt wurden) am 29. December 1866 konnte der Präses der Commerz-Deputation, Herr Adolph Hertz, der Versammlung mittheilen,

daß durch die am 3. December des genannten Jahres erlassene Verordnung über einige Aenderungen des Verwaltungsgesetzes die stattgehabten Differenzen über die Stellung des Vorstandes der Kaufmannschaft ihre endgültige Erledigung gefunden hätten. Das Ziel, welches die Commerz-Deputation dabei stets im Auge gehabt habe, der Fortbestand einer aus der Kaufmannschaft selbst hervorgehenden, sich thunlichst frei bewegenden selbstständigen Vertretung der hiesigen Handelsinteressen, mit einem eigenen, nur von ihr abhängigen Consulenten, sei erreicht. Dies finde seinen bezeichnenden Ausdruck darin, daß der von der Kaufmannschaft in bisheriger Weise zu erwählende Vorstand und Ausschuß derselben künftig den Namen „Handelskammer" führen werde. Diese Bezeichnung, die überall, wo es Handels- und Schiffahrtsinteressen wahrzunehmen giebt, im Gebrauche sei und überall wesentlich dieselben Functionen begreife, werde künftig über die Aufgaben und den Wirkungskreis der Delegirten der Kaufmannschaft keinen Zweifel lassen.

> „Wenn heute", führte der Redner nach Ausweis des Protocolles aus, „zum letzten Mal im Kaufmanns-Convent dessen Delegirte als Commerz-Deputation fungiren, so tritt hiermit nur in der Bezeichnung und im Namen eine Aenderung, ein gewisser Abschnitt ein, nicht in der Sache selbst. Auch die Handelskammer wird sachlich ihren Ursprung stets zurückzuführen haben auf den 19. Januar 1665, als die in Deutschland durch das Bedürfniß und den Beschluß der Kaufmannschaft zuerst in's Leben gerufene Institution dieser Art; sie wird trotz solchen Alters und bei neuem Namen hoffentlich auch künftig hinter keinem anderen der deutschen Handelsvorstände zurückbleiben, wo es gilt, Belästigungen oder Störungen der freien Handels- und Schiffahrts-Bewegung zu bekämpfen, zeitgemäße commerzielle Fortschritte zu fördern, und in Allem eine durch das Vertrauen der Börse gesicherte lebensfrische Entwicklung zu bewahren."

Ein äußeres bleibendes Zeichen dieses Ueberganges der Commerz-Deputation in die Handelskammer ist die Denkmünze, welche aus Anlaß des zweihundertjährigen Jubiläums des Bestehens der Commerz-Deputation im Jahre 1865 gestiftet wurde, aber aus verschiedenen verzögernden Ursachen erst im Jahre 1867 — nach einer Zeichnung des bekannten Düsseldorfer Künstlers Eduard Bendemann — geprägt worden ist. Diese Denkmünze, eine der schönsten, wenn nicht überhaupt die schönste der Hamburger Denkmünzen, trägt auf der einen Seite den Namen der Commerz-Deputation und das Datum: „19. Januar 1665", auf der anderen den Namen der Handelskammer und das Datum: „1. Januar 1867".

Somit ist seit dem 1. Januar 1867 der Vorstand der Kaufmannschaft und der Börse die Handelskammer. Zunächst behielt sie die Organisation der Commerz-Deputation mit den Altadjungirten unverändert bei; als aber das Bedürfniß nach einer stärkeren Vertretung der einzelnen Geschäftszweige

im Vorstande der Kaufmannschaft fühlbar wurde, fand im Jahre 1880 unter dem Präsidat des Herrn Arthur Lutteroth eine der Neuzeit entsprechende Reorganisation der Handelskammer statt, die ihren gesetzlichen Ausdruck in dem Gesetz vom 23. Januar 1880, betreffend die Handelskammer und die Versammlung Eines Ehrbaren Kaufmanns, gefunden hat.

Ueber die Wirksamkeit der nunmehr aus vierundzwanzig Mitgliedern bestehenden Handelskammer seit dieser Zeit zu berichten, ist hier nicht der Ort; die von ihr alljährlich dem Ehrbaren Kaufmann erstatteten und veröffentlichten Jahresberichte geben hierüber Aufschluß. Es muß aber hier hervorgehoben werden, daß die Handelskammer sich bei dieser Wirksamkeit des wohlwollenden Entgegenkommens der Hamburgischen Behörden zu erfreuen hat; Zeiten, wie diejenigen, in welchen ihre Vorgängerin um ihre Anerkennung zu kämpfen hatte, sind hoffentlich für immer vorüber.

III. Die Entwicklung Hamburgs in den verflossenen fünfzig Jahren.

Ein Rückblick auf die letztverflossenen fünfzig Jahre scheint bei diesem Anlasse um so mehr angezeigt, als sich in denselben auf allen Gebieten der Uebergang zu der neuen Zeit vollzogen hat.

Bald nach dem Anfange dieses Zeitabschnittes begannen die fast zwei Jahrzehnte dauernden Kämpfe gegen die Verfassung und die auf ihr beruhenden veralteten Einrichtungen, welche damit endeten, daß mit der neuen Verfassung vom Jahre 1860 an die Stelle des sich selbst ergänzenden Rathes der unter Betheiligung der Bürgerschaft gewählte Senat, an die Stelle der nach Kirchspielen getheilten erbgesessenen Bürgerschaft die aus der Wahl aller Bürger hervorgehende einheitliche Bürgerschaft trat, daß die Rechtsprechung von der Verwaltung getrennt wurde, und daß die mannigfachen zünftlerischen und confessionellen Sonderberechtigungen der Gleichheit Aller in Staats- und Berufsthätigkeit wichen. Durch diese Veränderungen erhielt das ganze öffentliche Leben eine völlig neue Grundlage.

In zwei wichtigen Beziehungen ist aber das Jahr 1841 geradezu das letzte der alten Zeit. Der große Brand des Jahres 1842 zerstörte die ältesten und den Mittelpunkt des Verkehrs bildenden Stadttheile. Die engen, winkeligen Gassen wurden durch planmäßig angelegte, gerade und breite, wenn auch nach den heutigen Begriffen vielfach nicht genügend breite, Straßenzüge ersetzt. Seitdem hat die minder in die Augen fallende, aber nicht weniger wirksame, fortgesetzte und auch jetzt noch nicht abgeschlossene Thätigkeit der Anlegung neuer, der Verbreiterung und Höherlegung mancher alter Straßen die Veränderung des Bildes der Stadt vervollständigt. Die Freuden und Leiden der Unterbrechung des Straßenverkehrs durch Hochwasser sind der jüngeren Generation unbekannt. Endlich hat der Zollanschluß die vollständige

Umwandlung eines vom Feuer verschonten alten Stadttheils bewirkt und annähernd eben so viele Bewohner, wie der Brand, aus ihren Wohnungen vertrieben. Auch diese Umwälzung wird infolge des diesjährigen Beschlusses über die Einbeziehung des Restes der Wandrahmsinsel in's Freihafengebiet noch ihren Fortgang nehmen.

Am 1. Januar 1861 fiel ohne Sang und Klang, durch Ablehnung der jährlich zu beschließenden Prolongation der betreffenden Abgaben seitens der Bürgerschaft, die Thorsperre. Nach Fortfall der festungsmäßigen Beschränkung durch Wall und Baum nahm die Besiedelung der Vororte einen großen Aufschwung und führte zu durchgreifender Veränderung der Lebensgewohnheiten der Bevölkerung; die innere Stadt wurde mehr und mehr zur Geschäftsstadt, die Wohnungen, namentlich für die wohlhabenden Classen einerseits und die Arbeiter anderseits, wurden vorwiegend in die Vororte verlegt. Einen interessanten Einblick in die früheren Verhältnisse gewährt der Umstand, daß noch im Jahre 1855 die Commerz-Deputation es als einen erfreulichen Erfolg ihrer beharrlichen Vorstellungen hervorheben konnte, daß zur erleichterten Verbindung der Stadt mit dem Hafen ein zweiter Durchgang durch die Pallisadenreihe eröffnet sei. Die an die Aufhebung der Thorsperre geknüpften Befürchtungen hinsichtlich der Entwerthung des Grundeigenthums in der Stadt haben sich nicht bewahrheitet; im Gegentheil hat die, erst durch diese Maßregel ermöglichte, schnelle Zunahme der Bevölkerung den Grundwerth, auch in der inneren Stadt, fortwährend gesteigert.

Es betrug die Bevölkerung

	des städtischen Gebiets	des Hamburgischen Staats
1841	157,373 Einwohner	192,662 Einwohner
1866	216,696 "	285,057 "
1890	569,260 "	622,530 "

Wie hinsichtlich der äußeren Gestaltung der Stadt, so bildet das Jahr 1841 auch in einer anderen wichtigen Beziehung den Wendepunkt von der alten zur neuen Zeit. Es war das letzte Jahr, in welchem Hamburg für den Verkehr zu Lande allein auf das schwerfällige Fuhrwerk angewiesen war. Noch bis zum Jahre 1865 wurde in den Hamburgischen Verkehrsnachweisungen der Frachtverkehr per Achse aufgeführt, doch war die Zahl der ein- und auspassirten beladenen Frachtwagen von 5999 und 7127 im Jahre 1841 auf 1910 und 1798 im Jahre 1865 zurückgegangen. Mit der, nach vorläufiger Benutzung während des Brandes, am 17. Mai 1842 eröffneten Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn wurde Hamburg, zunächst allerdings in sehr bescheidenem Umfange, des neuen Verkehrsmittels theilhaftig, welches durch die ungemeine Erleichterung des Personen- und Güterverkehrs eine neue Epoche für den Handel herbeiführte und für unsere Stadt ganz besonders eine engere Verbindung mit dem deutschen Binnenlande anbahnte. Am 15. December 1846 wurde die ganze Strecke Berlin-Hamburg dem Verkehr übergeben, die Altona-

Kieler Bahn war schon im Jahre 1844 fertiggestellt, am 1. December 1847 wurde die Linie Harburg-Hannover eröffnet. Darauf trat eine längere Pause ein bis zur Eröffnung der Lübeck-Hamburger Bahn am 1. August 1865, welcher die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn am 16. Juni 1866 und deren Verlängerung bis Blankenese am 19. Mai 1867 folgte. Lange ersehnt, wurde endlich am 1. December 1872 die Bahnverbindung mit Harburg, und dadurch mit dem Süden und Westen Deutschlands, hergestellt, aber erst mit der Eröffnung der ganzen, über Bremen führenden Venloer Bahn am 1. December 1874 verschwand die Diligence aus dem Verkehr zwischen den beiden bedeutendsten, nur 126 km von einander entfernten deutschen Handelsplätzen. Endlich wurde am 11. November 1881 durch die Unterelbesche Eisenbahn die Schienenverbindung mit unserem Vorhafen Cuxhaven hergestellt, welcher durch den im Bau begriffenen Handels- und Sicherhafen eine erhöhte Bedeutung zu erlangen verspricht.

Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Verbindung mit derjenigen der Dampfschiffahrt (im Durchschnitt der Jahre 1841—1845 kamen 319 Dampfschiffe mit 87,346 Register-Tonnen an) führte zu einer wichtigen Aenderung unserer Hafenverhältnisse. Nachdem längere Erörterungen vorangegangen waren, stellte die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft im Februar 1859 zur Förderung des Verkehrs auf ihrer Linie den Antrag, ihr die Herstellung einer Geleisverbindung von ihrem Bahnhofe mit einem, ihr vom Staate zu überlassenden, von ihm mit Bollwerken zu versehenden Terrain am Norduser des Sandthorhafens, auf welchem sie Ladeschuppen erbauen wollte, zu gestatten. In den langen, hierüber zwischen Senat und Bürgerschaft geführten Verhandlungen gewann das Project einen immer größeren Umfang, und ward schließlich die Herstellung und der Betrieb der ganzen Anlage durch den Staat, unter Verpachtung des Betriebes auf den Quaigeleisen an die Bahn, beschlossen. Am 1. August 1866 wurde der Betrieb am Sandthorquai eröffnet, es folgten 1872 der Kaiserquai, bis 1879 die übrigen Quais auf dem großen Grasbrook. Anläßlich des Zollanschlusses erfolgte dann von 1881 ab der Ausbau des Systems der sich fächerförmig von der Elbe abzweigenden Häfen, welches, sich auch auf das südliche Elbufer erstreckend, dieses mehr und mehr in den eigentlichen Verkehr einbezieht. Mit den jetzt im Bau begriffenen Veddelhäfen wird dasselbe seinen vorläufigen Abschluß finden. Der Verkehr an den Quai-Anlagen, welcher im Jahre 1867, dem ersten vollen Betriebsjahre, 665 Schiffe mit 313,463 Register-Tonnen betrug, belief sich im Jahre 1890, einschließlich des Verkehrs an dem der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft verpachteten Amerikaquai, auf 3495 Schiffe mit 2,680,034 Register-Tonnen. Im Jahre 1867 befanden sich unter den angegebenen Schiffen 132 deutsche mit 55,053 Tonnen (17 Procent) und 451 englische mit 226,885 Tonnen (72 Procent); im Jahre 1890: 1226 deutsche mit 1,274,264 Tonnen (48 Procent) und 1644 englische mit 1,092,301 Tonnen (40 Procent).

In ähnlicher Weise hat sich der Schiffsverkehr im Hafen überhaupt gehoben, wie aus der in der Anlage gegebenen Zusammenstellung einiger für die Entwicklung des hamburgischen Handels characteristischer Zahlen des Näheren ersichtlich ist. Zwar hat sich die Zahl der angekommenen Schiffe seit 1841 nur etwas mehr als verdoppelt, ihr Raumgehalt hat aber den vierzehnfachen Betrag erreicht. In den letzten Jahren hat die jährliche Zunahme des Raumgehalts bedeutend mehr betragen, als der gesammte Raumgehalt der angekommenen Schiffe im Jahre 1841. Die durchschnittliche Größe der Schiffe hat sich von 120 Register-Tonnen auf 250 Tonnen im Jahre 1866 und 636 Tonnen im Jahre 1890 gehoben. Die Zunahme des Hafenverkehrs war, was aus allgemeinen Gesichtspunkten bemerkenswerth ist, größer in der zweiten Hälfte des betrachteten Zeitabschnittes, von 1866 an, als in der ersten, nahm aber erst im letzten Jahrzehnt, nachdem die Stellung Hamburgs zum deutschen Zollgebiet, unter Erhaltung eines den Bedürfnissen entsprechenden Freihafengebiets, eine befriedigende Lösung gefunden hatte, überraschend große Verhältnisse an. Dies zeigt sich besonders auch in der Gegenüberstellung des Schiffsverkehrs Hamburgs mit demjenigen der bedeutendsten englischen Häfen, London und Liverpool, und mit demjenigen Antwerpens (s. Anlage 2). Der letztgenannte Hafen hatte unter dem Scheldezolle noch schwerer zu leiden, als Hamburg unter dem Stader Zolle, konnte daher nach Beseitigung dieses Hindernisses einen noch schnelleren Aufschwung nehmen, so daß er hinsichtlich des Schiffsverkehrs in der Mitte der siebziger Jahre sogar zeitweilig Hamburg überragte; seitdem ist er aber wieder um 700,000 Tonnen hinter diesem zurückgeblieben. Das nach der Anlage 2 auch noch für 1880 bestehende Uebergewicht Antwerpens ist nur ein scheinbares, sich aus der Abweichung der dort bis zum Jahre 1884 zu Grunde gelegten belgischen Tonne von der hier und in den meisten Ländern angenommenen Einheit ergebendes. — Einen wesentlichen Antheil an dieser Zunahme des Hamburgischen Schiffsverkehrs hat die eigene Rhederei Hamburgs, welche sich von 204 Schiffen mit 37,658 Register-Tonnen im Jahre 1841 auf 587 Schiffe mit 538,229 Tonnen im Jahre 1891 gehoben hat. Von dem gesammten Raumgehalt der angekommenen Schiffe kamen auf

	Hamburgische		englische		andere Schiffe	
1841	58,286 Tonnen	15 %	171,758 Tonnen	46 %	141,760 Tonnen	39 %
1866	305,478 „	23 „	736,607 „	56 „	126,928 „	21 „
1890	1,905,873 „	37 „	2,348,393 „	45 „	948,559 „	18 „

Ganz besonders hat sich die Hamburgische Rhederei in immer steigendem Maße an der überseeischen Fahrt betheiligt. Unter den im vorigen Jahre von außerdeutschen europäischen Häfen angekommenen 4739 Schiffen* waren 1049 (22 Procent) Hamburgische, 2499 (53 Procent) englische, 1191 (25 Procent) andere, unter den von außereuropäischen Häfen angekommenen 1240 Schiffen dagegen 594 (48 Procent) Hamburgische, 326 (26 Procent) englische, und 320 (26 Procent) andere.

Zu dieser großartigen Entwicklung des Seeverkehrs hat außer dem allgemeinen Aufschwunge des Handels die Beseitigung von Hindernissen beigetragen, welche die Schiffahrt auf der Unterelbe bisher erschwert hatten. Diese beruhten einmal in der ungenügenden Beschaffenheit des Fahrwassers, welche mit der zunehmenden Größe der Schiffe immer störender wurde, und einen Schiffsverkehr, wie er heute stattfindet, geradezu unmöglich gemacht hätte. In den vierziger Jahren gestatteten die Tiefenverhältnisse der Unterelbe nur Schiffen von 4,5 m Tiefgang das Heraufkommen an die Stadt bei gewöhnlicher Fluth. Durch fortgesetzte Baggerungen ist es gelungen, eine Fahrrinne herzustellen, welche Schiffen bis zu 7,1 m Tiefgang gestattet, ohne zu leichtern den Hafen zu erreichen. Freilich genügt auch diese Tiefe, und namentlich die zu geringe Breite der tiefen Stromrinne, den jetzigen Verhältnissen nicht mehr, und es ist daher seit Jahren eine planmäßige Correction der unteren Elbe angeregt worden, welche einen dauernd befriedigenden Zustand des Fahrwassers schaffen würde.

Neben der mangelhaften Beschaffenheit des Fahrwassers bildete einen ferneren erheblichen Nachtheil die lange Sperrung der Elbe durch Eis, während welcher nicht allein die Schiffe unthätig im Hafen liegen mußten, sondern auch der ganze Hafenverkehr ruhte. Noch in den Jahren 1841 bis 1845 währte die Unterbrechung der Schiffahrt durchschnittlich 56 Tage. Der zunehmende Dampfschiffsverkehr bewirkte dann ein längeres Offenbleiben der Elbe, so daß die Durchschnittsdauer der Eissperre in den Jahren 1846 bis 1850 auf 50 Tage, 1851—1855 auf 30 Tage, 1856—1860 auf 16 Tage sank. Als nach mehreren eisfreien Jahren in dem strengen Winter von 1869-70 die Schiffahrt 23 Tage lang, und in dem folgenden 61 Tage lang unterbrochen war, brachten hiesige Rhederkreise, namentlich auf das thätige Betreiben des Herrn F. Laeisz, die Mittel zu einem Eisbrechdampfer zusammen, welcher schon im folgenden Winter in Thätigkeit trat. Seitdem ist, mit Ausnahme von je sechs Tagen am Anfang und Ende des Jahres 1876 eine Unterbrechung der Schiffahrt nicht mehr vorgekommen. In jenem Jahre wurde die staatsseitige Uebernahme des vorhandenen, und der Bau eines neuen, stärkeren Eisbrechers beschlossen. Die Erfahrungen des letzten, außerordentlich harten Winters, während dessen die nothdürftige Offenhaltung des Fahrwassers nur mit größter Anstrengung zu ermöglichen war, haben zu dem Beschlusse geführt, noch zwei weitere Eisbrecher anzuschaffen, um, soweit es in menschlicher Macht liegt, nicht allein gänzliche Eissperrungen für die Zukunft zu verhindern, sondern auch die Gefahren des schweren Eisganges zu verringern.

Nicht minder als diese natürlichen Verhältnisse lastete auf dem Hamburgischen Seehandel der Stader Zoll. Lange Zeit waren die von Hamburg seit Ende der dreißiger Jahre unablässig betriebenen Bemühungen zur Beseitigung dieses Zolles völlig erfolglos. Erst als im Jahre 1857 der Sundzoll fiel, trat eine günstigere Wendung ein. Durch Vertrag vom

22. Juli 1861 erklärte sich Hannover zur Aufhebung des Zolles bereit gegen eine von allen betheiligten Seestaaten zusammenzubringende Summe von 2,857,338 1/3 ℱ, zu welcher Hamburg, ebenso wie Großbritannien, 1,033,333 1/3 ℱ beitrug. Die Belastung des Hamburgischen Handels durch den Zoll wird für die letzten Jahre seines Bestehens auf 240,000 ℱ angegeben.

Noch schwerer und geradezu erdrückend war die oberelbische Schiffahrt mit Abgaben belastet. Hamburg erhob eine Schiffsabgabe von 4 β per Commerz-Last von 6000 Pfund (1/2 ₰ per Centner) und den Eßlinger Zoll von 4 1/2 β für jede hier geladene Last von 40 Centner. Diese beiden Abgaben fielen im Laufe der fünfziger Jahre. Für die Aufhebung der letzteren, auf gemeinschaftliche Rechnung mit Lübeck erhobene Abgabe sicherte Hamburg diesem im Vertrage von 1863 eine jährliche Entschädigung von Crt. ℳ 2500 zu. Doch kamen diese Abgaben gar nicht in Betracht gegenüber den an verschiedenen Plätzen der Oberelbe erhobenen Schiffsabgaben, welche für Güter der Normalclasse bis Magdeburg 6 3/4 Sgr. (67 1/2 ₰), bis Böhmen 24 Sgr. (2 ℳ 40 ₰) per Centner betrugen. Erst im Jahre 1863 wurden infolge der unablässigen Bemühungen, namentlich Hamburgs, wesentliche Erleichterungen in den Elbzöllen herbeigeführt. Ihre Erhebung wurde in Wittenberge concentrirt, so daß die vielen Aufenthalte wegen des Zolles wegfielen, dieser selbst wurde auf höchstens 1 1/3 Sgr. (13 1/3 ₰) per Centner für die ganze Elbe ermäßigt. Nachdem die Verfassung des Norddeutschen Bundes im Artikel 34 bestimmt hatte, daß auf allen natürlichen Wasserstraßen Abgaben nur für besondere, zur Erleichterung des Verkehrs bestimmte Anlagen und nur in einer die Herstellungs- und Unterhaltungskosten dieser Anlagen deckenden Höhe erhoben werden dürfen, wurde durch Bundesgesetz vom 11. Juni 1870 und durch Vertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde und Oesterreich vom 22. Juni 1870 die Elbe vom 1. Juli jenes Jahres an völlig von Zöllen befreit. Anhalt erhielt aus Bundesmitteln eine Entschädigung von 85,000 ℱ, Mecklenburg-Schwerin von 6,000,000 ℱ, von welcher Summe erst im vorigen Jahre die letzte Quote bezahlt worden ist. Die Bedeutung dieser Abgaben, auch der seit 1863 ermäßigten, tritt recht klar hervor, wenn man denselben die jetzigen Gesammtfrachten auf der Elbe gegenüberstellt, welche nach dem letzten Jahresberichte der Elbschiffahrts-Gesellschaft „Kette" im Jahre 1890 durchschnittlich etwa betragen haben: für Zucker von Böhmen nach Hamburg 24 ₰, von Dresden nach Hamburg 19 ₰, für Stückgüter von Hamburg nach Dresden ca. 34 ₰ per Centner. Wie sehr diese exorbitanten Zölle den Verkehr fesselten, geht daraus hervor, daß, wie die Commerz-Deputation 1847 berichtet, Stettin den Verkehr Hamburgs nach dem Inlande immer mehr an sich zog, daß die Berlin-Hamburger Bahn schon im zweiten Jahre ihres Bestehens im Stückgüterverkehr die Wasserstraße überflügelte, sowie daß die im Jahre 1848 eingetretene Ermäßigung der Zölle für einzelne Artikel auf 1/4, 1/5 und 1/10 der früheren Sätze sofort eine Verdreifachung des Flußverkehrs in diesen Artikeln bewirkte.

Daß in jener Zeit, als Eisenbahn und Dampfschiffahrt sich in den ersten Stadien der Entwicklung befanden, die Nachrichtenvermittlung eine ungemein langsame, nach entfernteren Gegenden überhaupt nur in mehr oder weniger langen Zwischenräumen stattfindende sein konnte, liegt auf der Hand. Im Jahre 1849 empfahl die Commerz-Deputation eine zeitgemäße Reform in der Briefpostbeförderung nach England und anderen Ländern durch bestmögliche Benutzung der Eisenbahnverbindungen. Noch lange hinterher aber fand die Postbeförderung mit dem für Hamburg wichtigsten Lande, England, nur zweimal wöchentlich, Dienstags und Freitags, statt, und auf diese „Posttage" concentrirte sich die geschäftliche Thätigkeit, die während der übrigen Zeit sich in ziemlich ruhigen Bahnen bewegte. Von diesen Posttagen hat sich bis heute der Gebrauch erhalten, daß die officiellen Geld- und Wechselcours-Notirungen Dienstags und Freitags stattfinden, mit der Wirkung, daß die letzte Notiz für die bis zur nächsten Notirung vorkommenden Umrechnungen, namentlich bei Frachtzahlungen und Wechseln, maßgebend bleibt. Die Portosätze waren ungemein hoch und steigerten sich nach kleinen Gewichtsabstufungen, so daß man sich durch Benutzung von dünnem „Postpapier" und noch dünnerem „Postverdruß", häufig auch durch kreuzweises Beschreiben des Papiers, gegen allzuhohe Belastung zu schützen suchte. Heute, wo man nach ganz Deutschland und Oesterreich-Ungarn Briefe für 10 ₰., fast nach der ganzen übrigen Welt für 20 ₰. versendet, kann man sich kaum vorstellen, daß noch in den sechziger Jahren ein gewöhnlicher Brief nach Lübeck 2 ß (15 ₰.), nach Bremen 3 ß (22½ ₰.), nach England 7 ß (52½ ₰.) kostete. Neben dem Porto wurde eine Briefbestellgebühr erhoben, welche vom preußischen und Stadt-postamte 1858, von den anderen Aemtern aber erst viel später aufgehoben wurde. Die größten Umständlichkeiten in der Portoberechnung, und namentlich in der Aufgabe der Briefe, bereitete aber die Vielheit der zum Theil ziemlich weit von einander entfernten Postämter. Die zuerst 1840 und dann wiederholt von der Commerz-Deputation befürwortete Einrichtung von Briefkasten wurde noch im Jahre 1861 abgelehnt, und der Vorschlag, daß wegen des in Stadt-postmarken zu entrichtenden Portos dieses Amt sich mit den anderen Postämtern verrechnen solle, für unausführbar erklärt. Auch besorgte man, daß diese Einrichtung durch Nachlässigkeit und Bequemlichkeit der Hausknechte zu einer Unsicherheit der Briefbeförderung führen werde; das Beispiel der in anderen großen Städten eingerichteten Briefkasten passe für Hamburg nicht. Erst der Norddeutsche Bund brachte die, von Hamburg schon im Jahre 1819 durch einen Antrag an den Deutschen Bundestag angestrebte, Einheit des deutschen Postwesens, welche die Grundlage war für die durchgreifenden Verbesserungen, die seitdem zunächst in diesem und dann, durch die Gründung des Weltpostvereins, im Postwesen der ganzen Erde herbeigeführt worden sind.

Schon früh hatte sich in Hamburg das Bedürfniß einer rascheren Nachrichtenbeförderung, als die Post sie zu leisten vermochte, fühlbar gemacht.

Im Jahre 1836 wurde ein optischer Telegraph zwischen Hamburg und Cuxhaven hergestellt, und im Jahre 1841 ein fester Betrieb desselben mit eigenen Angestellten und einer eigenen Druckerpresse eingerichtet. Die Erfindung des electrischen Telegraphen brachte eine vollständige Umwälzung auf diesem Gebiete hervor. Im Jahre 1850 wurde die telegraphische Verbindung Hamburgs mit Bremen, 1859 diejenige mit England eröffnet, im Jahre 1866 das erste Kabel durch den atlantischen Ocean hergestellt.

Die neueste Errungenschaft auf dem Gebiete der Nachrichtenvermittlung, das Telephon, wurde in Hamburg im Jahre 1881, zunächst nur für den Platzverkehr, eingeführt. Seitdem ist die Möglichkeit mündlichen Austausches auch mit einer Anzahl entfernterer Städte (Berlin, Bremen, Lübeck, Kiel, Flensburg, Magdeburg) gegeben, eine Verkehrserleichterung, deren Ausdehnung mit Sicherheit zu erwarten ist.

Die Hamburger Bank gewährte durch ihre, lediglich auf dem Gewicht des bei ihr hinterlegten Feinsilbers beruhende, reine Silberwährung dem hiesigen Handelsstande den in jenen Zeiten unsicherer Münzverhältnisse unschätzbaren Vortheil zweifelloser Vollwerthigkeit der Zahlungen, und durch ihre Vermittelung der Zahlungen durch einfachen Uebertrag von einem Conto auf das andere den kaum geringeren Vortheil ungemeiner Vereinfachung der Abwicklung der Handelsgeschäfte. Bald aber zeigte sich, daß die auf diese beiden Functionen beschränkte Thätigkeit der Bank den Anforderungen des gesteigerten Geld- und besonders Creditverkehrs nicht mehr genügte. In schwierigen Zeiten, wie 1848 und 1857, mußten patriotische Männer zusammentreten, um durch vorübergehende Bildung einer Disconto-Casse zum Zwecke der Discontirung namentlich kleiner und mittlerer Wechsel eine Erschütterung des allgemeinen Vertrauens zu verhindern. Schon 1845 und 1846 war unter lebhafter Befürwortung der Commerz-Deputation die Gründung einer Disconto-Bank mit Notenausgabe geplant gewesen, doch scheiterte der Plan an dem Widerspruche des Senats. Als aber 1856 gleichzeitig die Norddeutsche Bank und die Vereinsbank, unter Verzicht auf die Notenausgabe, gegründet wurden und dem Verkehr bedeutend größere Erleichterungen boten als die Hamburger Bank, als das lediglich auf Baarhinterlegung begründete System der letzteren sich in der Krisis von 1857 als völlig unzureichend erwies, und als endlich durch Gesetz vom 11. November 1872 die Bancowährung durch die Reichs-Goldwährung ersetzt wurde, verlor das ehrwürdige Institut, welches früher mit Recht der Stolz Hamburgs gewesen war, immer mehr an Bedeutung, und es wurde von der Kaufmannschaft freudig begrüßt, als am 1. Januar 1876 die Reichsbank-Hauptstelle in dessen Räume einzog. Mit dem Uebergange zur Goldwährung, zu deren hervorragendsten Vorkämpfern der damalige Consulent der Handelskammer, Herr Dr. Soetbeer, gehörte und auch ferner gehört hat, kamen alle die verwickelten und zeitraubenden Berechnungen in Fortfall, welche das Nebeneinanderbestehen und Ineinandergreifen der Courant-, Banco-, und

Species-Banco-Währung (Zinsen Courant von Banco) bisher erforderlich gemacht hatte. Die Hamburger Bank aber hat ein dauerndes Denkmal erhalten in dem Giroverkehr, welchen die Reichsbank von ihr übernommen und bald über ganz Deutschland ausgedehnt hat.

Die durchgreifende Veränderung, welche Handel und Verkehr in den letzten fünfzig Jahren erfahren haben, ließe sich noch an vielen anderen wichtigen Punkten nachweisen. Es könnte erinnert werden an die Buntscheckigkeit der in Deutschland geltenden Münzen, Maße und Gewichte, welche den Handel erschwerte und unter welcher Hamburg demgemäß besonders leiden mußte; namentlich auch daran, daß dem Handel noch die sichere Grundlage eines zeitgemäßen, klaren und für ein weiteres Gebiet geltenden Rechtes fehlte; die Schaffung dieser in der Allgemeinen Deutschen Wechselordnung und dem Handelsgesetzbuche, dessen Feststellung freilich noch mehr als ein Jahrzehnt in Anspruch nahm, ist eine der wichtigsten practischen Errungenschaften der Einheitsbestrebungen des Jahres 1848. Die Ursachen aber, auf welche alle einzelnen Umwälzungen zurückzuführen sind, und welche den großartigen Aufschwung des Verkehrs bewirkt haben, sind im Wesentlichen zweierlei Art. Die eine, allgemein wirksame, liegt auf technischem Gebiete, in der ungemeinen Verbesserung der Anstalten zur Herstellung der Güter und namentlich auch der Verkehrsmittel durch Nutzbarmachung des Dampfes und der Electricität, durch welche infolge der großen Verbilligung der Massenverkehr hervorgerufen, aber auch seine Bewältigung erst ermöglicht wurde. Die andere Ursache liegt auf staatlichem Gebiete, in der Beseitigung der früheren Abgeschlossenheit Hamburgs von seinem natürlichen Hinterlande.

Wenn dem Hamburgischen Handelsstande oft der Vorwurf gemacht worden ist, daß er mehr internationale als speciell deutsche Interessen habe, so ist dabei übersehen, daß dies, soweit es überall der Fall war, nicht auf einer willkürlichen Vorliebe für das Fremde, auf einem Mangel an deutschem Gemeinsinn beruhte, sondern die nothwendige Folge äußerer, hier am lebhaftesten beklagter, Verhältnisse war. Zu einer Zeit, wo der Verkehr mit dem deutschen Binnenlande durch die Transitzölle der verschiedenen zu berührenden Bundesstaaten belastet, der Landtransport nur mit Lastwagen möglich, und die in's Inland führende Wasserstraße durch die exorbitanten Zölle versperrt war, als in Bezug auf das Recht, im Münz-, Maß-, Gewichts- und Bankwesen, das deutsche Binnenland Hamburg ebenso fremd gegenüberstand, wie irgend ein ausländischer Staat, mußte der Hamburgische Handel sich vorwiegend dem Seeverkehr, dem Austausche der Waaren zwischen denjenigen Ländern zuwenden, welche er zur See erreichen konnte. Erst nachdem durch die Eisenbahnen der Landverkehr erleichtert, die Elbe von den Zöllen befreit war, nachdem durch den Norddeutschen Bund und das Deutsche Reich einheitliche Grundlagen für den deutschen Handel geschaffen waren, konnte Hamburg in vollem Maße die Aufgabe erfüllen, zu welcher es naturgemäß berufen ist, und in welcher seitdem seine Stärke beruht,

die Vermittlung zu übernehmen zwischen dem Auslande und dem deutschen Binnenlande. Daher beginnt auch erst von 1866 und 1870 an der bedeutende Aufschwung Hamburgs; erst seit dieser Zeit hat es angefangen gegenüber den fremden, und namentlich den englischen Concurrenzhäfen an Boden zu gewinnen, je mehr die, durch die großen politischen Errungenschaften angespornte wirthschaftliche Thätigkeit und der vermehrte Wohlstand Deutschlands dessen Ausfuhr und Einfuhr steigerten, so daß der Handel sich mehr und mehr von der Vermittlung anderer Länder befreien und directe Schiffahrtsverbindungen mit fast allen Gegenden der Welt in's Leben rufen konnte. Die allmählig vollzogene innere Kräftigung des deutschen Handels trat für Hamburg besonders lebhaft in die Erscheinung, als mit dem Zollanschlusse das Gefühl der Gemeinsamkeit der Interessen des deutschen Seehandels und der deutschen Industrie zum vollen Durchbruch kam, der hiesige Handel, von der lähmenden Unsicherheit über die Gestaltung der Verhältnisse befreit und durch die günstige Lage des Welthandels unterstützt, seine Thätigkeit kräftig ausdehnte, und die großartigen neuen Hafen- und Speicherbauten die Möglichkeit erleichterter Bewältigung des gesteigerten Verkehrs boten.

Das rüstige Fortschreiten der deutschen Industrie zu immer weiterer Vervollkommnung, der Unternehmungsgeist unserer Kaufmannschaft und die durch die vermehrten Schiffahrtslinien erleichterte Erweiterung der überseeischen Handelsbeziehungen berechtigen zu der Hoffnung, daß dieser Aufschwung von Dauer sein werde.



Anlage 1.

Hamburgs Rhederei.

	Im Ganzen			Darunter Dampfschiffe		
	Schiffe	Reg.-Tons	Procent	Schiffe	Reg.-Tons	Procent
1841	204	37 684	100	2	1 161	100
1851	351	77 925	207	8	2 263	195
1861	491	147 153	390	17	10 516	906
1871	406	172 977	459	40	34 252	2 950
1881	495	270 055	716	148	128 891	11 102
1882	491	288 236	765	162	149 774	12 900
1883	485	307 338	816	178	173 542	14 947
1884	481	319 923	849	187	186 311	16 047
1885	481	322 135	855	189	188 296	16 218
1886	488	341 393	906	201	205 710	17 718
1887	496	360 569	957	211	217 594	18 742
1888	501	384 310	1 012	230	237 327	20 442
1889	537	464 782	1 233	271	308 718	26 591
1890	587	538 229	1 428	312	373 422	32 164

Anlage 2.

Angekommene Seeschiffe.

	Hamburg			London (ohne Küstenfahrt)			Liverpool (ohne Küstenfahrt)			Antwerpen		
	Schiffe	Reg.-Tons	%	Schiffe	Reg.-Tons	%	Schiffe	Reg.-Tons	%	Schiffe	Reg.-Tons	%
1841	3194	371 804	—	—	—	—	—	—	—	1217	182 293	—
1851	4169	558 403	100	10341	2 170 277	100	4448	1 760 130	100	1359	236 075	100
1865	5186	1 223 403	219	11610	3 646 142	168	4827	2 644 821	150	2982	776 343	328
1880	6024	2 766 806	495	11320	5 970 341	275	5263	4 913 324	279	4482	3 063 825	1298
1890	8176	5 202 825	931	10575	7 708 705	355	4646	5 782 351	328	4728	4 506 277	1908

Darunter Dampfschiffe:

	Hamburg			London			Liverpool			Antwerpen		
	Schiffe	Reg.-Tons	%	Schiffe	Reg.-Tons	%	Schiffe	Reg.-Tons	%	Schiffe	Reg.-Tons	%
1841	310	75 985	—	—	—	—	—	—	—	110	16 270	—
1851	607	178 859	100	1677	408 050	100	241	154 056	100	305	58 095	100
1865	1637	672 100	375	3065	1 158 676	284	1121	1 041 310	676	861	328 473	565
1880	3387	2 180 984	1219	6032	3 830 233	957	2812	3 327 314	2160	3158	2 500 562	4311
1890	5904	4 614 887	2580	7727	6 549 472	1605	3462	4 956 901	3217	3879	4 257 027	7327

Anlage 3.

Hamburgs Schiffs- und Waarenverkehr seewärts.

	Angekommene Seeschiffe			See-Einfuhr			
	Zahl	Reg.-Tons	Procent	Tonnen à 1000 kg	Procent	Werth in 1000 ℳ	Procent
1841	3194	371 804	100	—	—	—	—
1851	4169	558 403	150	573 270	100	261 652	100
1865	5186	1 223 404	329	1 087 915	190	526 047	201
1890	8176	5 202 825	1399	5 006 967	873	1 376 929	526
	Abgegangene Seeschiffe			See-Ausfuhr			
1841	3139	365 616	100	—	—	—	—
1851	4129	557 352	152	173 044	100	149 242	100
1865	5186	1 216 498	333	—	—	—	—
1890	8185	5 214 271	1426	2 512 330	1452	1 260 475	845

Anlage 4.

Hamburgs Einfuhr und Ausfuhr seewärts.

	Einfuhr				Ausfuhr			
	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%
1851	573 270	100	261 652	100	173 044	100	149 242	100
1861	872 269	152	382 754	146	—	—	—	—
1871	2 012 240	351	804 795	308	620 658	359	516 186	346
1881	2 600 526	454	905 239	346	1 425 546	824	819 016	549
1882	2 694 107	470	908 074	347	1 534 448	887	881 887	591
1883	2 987 393	521	979 269	374	1 721 330	995	946 215	634
1884	3 319 714	579	1 008 822	386	1 757 697	1016	969 981	650
1885	3 163 645	552	933 032	357	1 766 597	1021	862 244	578
1886	3 248 158	567	936 822	358	1 834 650	1060	876 319	587
1887	3 452 457	602	1 049 083	401	1 948 056	1126	968 561	649
1888	3 884 422	678	1 114 907	426	2 144 293	1239	1 021 581	685
1889	4 601 643	803	1 245 581	476	2 395 731	1384	1 206 415	808
1890	5 006 967	873	1 376 929	526	2 512 330	1452	1 260 475	845

Anlage 5.

Hamburgs Waarenverkehr seewärts nach Ländern:

	See-Einfuhr			See-Ausfuhr		
	1851	1865	1890	1851	1865	1890
	Werth in 1000 M.			Werth in 1000 M.		
Großbritannien und Irland	162 433	333 650	402 694	61 906	nicht ermittelt	373 355
Niederlande und Belgien	16 835	28 934	53 266	7 043	"	30 796
Frankreich	11 335	22 491	52 370	2 825	"	19 966
Spanien und Portugal	2 054	6 162	30 416	2 171	"	48 672
Nord-Amerika	7 188	20 462	167 501	11 195	"	203 406
Mexiko und Centralamerika	264	1 620	49 215	4 603	"	34 285
Venezuela	4 992	12 786	13 221	2 981	"	16 882
Brasilien und La Plata	24 598	23 616	159 833	12 669	"	105 788
Südamerika's Westküste	2 478	20 747	87 558	14 901	"	50 843
Afrika	1 294	1 074	35 338	706	"	31 869
Ostindien mit den Indischen Inseln	3 680	4 975	99 478	2 680	"	44 227
China und Japan	2 554	3 275	16 367	1 017	"	31 398
Australien mit den Inseln in der Südsee	215	272	27 314	443	"	27 547
	Procent					
Großbritannien und Irland	100	205	248	100	nicht ermittelt	603
Niederlande und Belgien	100	172	316	100	"	437
Frankreich	100	198	462	100	"	707
Spanien und Portugal	100	300	1 481	100	"	2242
Nord-Amerika	100	285	2 330	100	"	1817
Mexiko und Centralamerika	100	614	18 642	100	"	745
Venezuela	100	256	265	100	"	566
Brasilien und La Plata	100	96	650	100	"	835
Südamerika's Westküste	100	837	3 533	100	"	341
Afrika	100	83	2 731	100	"	4514
Ostindien mit den Indischen Inseln	100	135	2 703	100	"	1650
China und Japan	100	128	641	100	"	3087
Australien mit den Inseln in der Südsee	100	127	12 704	100	"	6218

Anlage 6.

Hamburgs Waarenverkehr mit Großbritannien und Irland.

	Einfuhr				Ausfuhr			
	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%
1851	392 746	100	162 433	100	86 941	100	61 906	100
1861	647 429	165	231 563	143	—	—	nicht ermittelt	—
1871	1 445 973	368	502 347	309	332 975	383	"	—
1881	1 533 217	390	431 077	265	693 069	797	"	—
1882	1 622 626	413	432 136	266	760 909	875	"	—
1883	1 702 290	433	454 045	280	858 167	987	"	—
1884	1 615 096	411	441 123	272	790 633	909	"	—
1885	1 650 921	420	394 176	243	790 266	909	"	—
1886	1 700 333	433	394 594	243	694 813	799	"	—
1887	1 765 774	450	417 145	257	823 307	947	"	—
1888	1 931 518	492	421 265	259	833 200	958	"	—
1889	2 170 287	553	396 623	244	865 402	995	394 641	637
1890	2 184 777	556	402 694	248	798 366	918	373 355	603

Anlage 7.

Hamburgs Waarenverkehr mit den Niederlanden und Belgien.

	Einfuhr				Ausfuhr			
	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%
1851	29 681	100	16 835	100	4 630	100	7 043	100
1861	24 077	81	16 191	96	—	—	nicht ermittelt	—
1871	54 159	182	40 439	240	30 947	668	"	—
1881	66 997	226	48 127	286	95 182	2056	"	—
1882	60 500	204	45 720	272	85 260	1841	"	—
1883	62 580	211	45 257	269	89 686	1937	"	—
1884	75 884	256	46 903	279	82 166	1775	"	—
1885	61 008	206	40 203	239	89 169	1926	"	—
1886	69 058	233	40 778	242	79 415	1715	"	—
1887	77 734	262	43 766	260	69 205	1495	"	—
1888	96 158	324	51 094	304	130 441	2817	"	—
1889	116 775	393	50 112	298	93 758	2025	35 689	507
1890	106 877	360	53 266	316	77 244	1668	30 796	437

Anlage 8.

Hamburgs Waarenverkehr mit Frankreich.

	Einfuhr				Ausfuhr			
	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 M	%	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 M	%
1851	18 968	100	11 335	100	5 088	100	2 825	100
1861	17 922	94	15 686	138	—	—	nicht ermittelt	—
1871	35 763	189	29 578	261	18 970	373	"	—
1881	67 755	357	43 931	388	94 364	1855	"	—
1882	73 587	388	46 114	407	112 116	2204	"	—
1883	78 439	414	53 234	470	107 379	2110	"	—
1884	90 552	477	55 903	493	107 719	2117	"	—
1885	83 121	438	48 140	425	89 623	1761	"	—
1886	90 421	477	52 003	459	51 710	1016	"	—
1887	91 559	483	52 231	461	47 553	935	"	—
1888	109 189	576	58 492	516	61 663	1212	"	—
1889	115 015	606	47 350	418	45 409	892	18 026	638
1890	121 795	642	52 370	462	48 716	957	19 966	707

Anlage 9.

Hamburgs Waarenverkehr mit Spanien und Portugal.

	Einfuhr				Ausfuhr			
	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 M	%	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 M	%
1851	5 370	100	2 054	100	10 379	100	2 171	100
1861	6 255	116	4 033	196	—	—	nicht ermittelt	—
1871	11 921	222	7 076	345	4 246	41	"	—
1881	38 741	721	15 118	736	73 335	707	"	—
1882	41 471	772	14 986	730	85 537	824	"	—
1883	50 591	942	19 307	940	100 023	964	"	—
1884	65 939	1228	19 505	950	101 592	979	"	—
1885	84 241	1569	21 860	1064	99 166	955	"	—
1886	87 230	1624	22 315	1086	101 690	980	"	—
1887	78 887	1469	25 307	1232	87 419	842	"	—
1888	89 058	1658	27 434	1336	65 948	635	"	—
1889	102 367	1906	28 521	1389	67 654	652	44 180	2035
1890	117 731	2192	30 416	1481	74 092	714	48 672	2242

Anlage 10.

Hamburgs Waarenverkehr mit Nord-Amerika.

	Einfuhr				Ausfuhr			
	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%
1851	12 471	100	7 188	100	12 617	100	11 195	100
1861	30 808	247	24 432	340	—	—	nicht ermittelt	—
1871	103 239	828	60 797	846	58 452	463	"	—
1881	332 010	2662	111 850	1556	182 800	1449	"	—
1882	295 222	2367	109 766	1527	190 748	1512	"	—
1883	354 571	2843	120 322	1674	209 338	1659	"	—
1884	425 703	3414	123 715	1721	239 488	1898	"	—
1885	399 096	3200	124 401	1731	274 286	2174	"	—
1886	384 085	3080	113 924	1585	335 241	2657	"	—
1887	364 306	2921	106 341	1479	298 436	2365	"	—
1888	343 189	2752	105 528	1468	346 016	2742	"	—
1889	443 009	3552	131 737	1833	391 051	3099	167 383	1495
1890	618 167	4957	167 501	2330	513 617	4071	203 406	1817

Anlage 11.

Hamburgs Waarenverkehr mit Mexiko und Central-Amerika.

	Einfuhr				Ausfuhr			
	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%
1851	1 858	100	264	100	1 895	100	4 603	100
1861	6 319	340	2 581	978	—	—	nicht ermittelt	—
1871	21 174	1140	7 558	2863	7 648	404	"	—
1881	30 723	1654	15 928	6033	14 923	787	"	—
1882	30 775	1656	17 301	6553	13 470	711	"	—
1883	36 961	1989	23 037	8726	16 049	847	"	—
1884	39 840	2144	21 360	8091	14 393	760	"	—
1885	44 417	2391	24 069	9113	12 600	665	"	—
1886	45 442	2446	22 382	8478	12 963	684	"	—
1887	44 383	2389	25 503	9660	17 253	910	"	—
1888	41 302	2223	26 337	9976	19 055	1006	"	—
1889	56 697	3052	48 149	18238	26 580	1403	30 252	657
1890	54 688	2943	49 215	18642	30 970	1634	34 285	745

Anlage 12.

Hamburgs Waarenverkehr mit Venezuela.

	Einfuhr				Ausfuhr			
	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%
1851	5 531	100	4 992	100	1 452	100	2 981	100
1861	5 503	99	6 255	125	—	—	nicht ermittelt	—
1871	11 539	209	13 563	272	7 642	526	"	—
1881	14 282	258	15 755	316	11 259	775	"	—
1882	11 603	210	11 683	234	10 661	734	"	—
1883	10 180	184	9 959	200	13 231	911	"	—
1884	9 282	168	7 411	148	15 048	1036	"	—
1885	7 137	129	6 323	127	13 903	958	"	—
1886	7 135	129	6 245	125	10 318	711	"	—
1887	7 112	129	7 635	153	13 139	905	"	—
1888	6 582	119	6 200	124	30 455	2097	"	—
1889	10 754	194	13 898	278	28 826	1985	17 410	584
1890	11 575	209	13 221	265	23 222	1599	16 882	566

Anlage 13.

Hamburgs Waarenverkehr mit Brasilien und La Plata.

	Einfuhr				Ausfuhr			
	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%
1851	35 125	100	24 598	100	9 326	100	12 669	100
1861	19 541	56	20 543	84	—	—	nicht ermittelt	—
1871	35 568	101	34 517	140	48 120	516	"	—
1881	86 185	245	84 238	342	61 450	659	"	—
1882	98 487	280	78 170	318	70 892	760	"	—
1883	88 125	251	71 840	292	82 882	889	"	—
1884	117 049	333	86 471	352	88 862	953	"	—
1885	113 855	324	89 528	364	82 403	884	"	—
1886	110 433	314	90 617	368	97 719	1048	"	—
1887	119 895	341	130 404	530	113 553	1218	"	—
1888	139 240	396	130 807	532	137 190	1471	"	—
1889	144 063	410	149 334	607	198 415	2128	142 333	1123
1890	182 283	519	159 833	650	118 571	1271	105 788	835

Anlage 14.

Hamburgs Waarenverkehr mit Südamerikas Westküste.

	Einfuhr				Ausfuhr			
	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 M	%	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 M	%
1851	3 888	100	2 478	100	6 114	100	14 901	100
1861	22 185	571	7 404	299	—	—	—	—
1871	143 193	3683	40 073	1617	29 077	476	—	—
1881	121 019	3113	44 318	1788	36 819	602	—	—
1882	169 682	4364	52 253	2109	38 180	624	—	—
1883	223 592	5751	62 064	2505	46 434	759	—	—
1884	251 411	6466	63 301	2555	55 805	913	—	—
1885	152 506	3922	44 866	1811	36 989	605	—	—
1886	157 397	4048	51 321	2071	51 576	844	—	—
1887	208 532	5363	63 301	2555	45 461	744	—	—
1888	298 385	7675	79 735	3218	58 278	953	—	—
1889	340 435	8756	84 673	3417	66 758	1092	47 215	317
1890	356 562	9171	87 558	3533	72 519	1186	50 843	341

Anlage 15.

Hamburgs Waarenverkehr mit Afrika.

	Einfuhr				Ausfuhr			
	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 M	%	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 M	%
1851	1 703	100	1 294	100	947	100	706	100
1861	1 785	105	1 243	96	—	—	—	—
1871	11 942	701	9 590	741	10 757	1136	—	—
1881	20 596	1209	11 093	857	39 456	4166	—	—
1882	28 677	1684	15 926	1231	52 312	5524	—	—
1883	30 686	1802	15 634	1208	55 005	5808	—	—
1884	46 202	2713	19 374	1497	77 982	8235	—	—
1885	49 079	2882	17 486	1351	66 758	7049	—	—
1886	44 650	2622	13 972	1080	45 472	4802	—	—
1887	52 702	3095	15 775	1219	43 028	4544	—	—
1888	70 365	4132	21 746	1681	57 072	6027	—	—
1889	88 018	5168	35 348	2732	65 822	6951	29 799	4221
1890	87 124	5116	35 338	2731	71 526	7553	31 869	4514

Anlage 16.

Hamburgs Waarenverkehr mit Ostindien und den Indischen Inseln.

	Einfuhr				Ausfuhr			
	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 M	%	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 M	%
1851	8 502	100	3 680	100	2 005	100	2 680	100
1861	12 895	152	6 423	175	—	—	—	—
1871	26 048	306	8 561	233	6 121	305	—	—
1881	51 556	606	11 922	324	16 910	843	—	—
1882	50 372	592	10 270	279	18 562	926	—	—
1883	61 209	720	15 895	432	16 487	822	—	—
1884	71 321	839	15 337	417	19 126	954	—	—
1885	76 400	899	17 611	479	23 858	1190	—	—
1886	61 729	726	13 215	359	32 449	1618	—	—
1887	95 645	1125	24 466	665	14 957	746	—	—
1888	118 941	1399	32 747	890	14 459	721	—	—
1889	175 256	2061	74 197	2016	33 231	1657	23 354	871
1890	242 130	2848	99 478	2703	106 974	5335	44 227	1650

Anlage 17.

Hamburgs Waarenverkehr mit China und Japan.

	Einfuhr				Ausfuhr			
	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 M	%	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 M	%
1851	1 246	100	2 554	100	1 057	100	1 017	100
1861	2 749	221	2 873	112	—	—	—	—
1871	2 430	195	4 878	191	11 844	1121	—	—
1881	1 794	144	2 184	86	26 991	2554	—	—
1882	10 382	833	5 766	226	27 480	2599	—	—
1883	9 499	762	5 677	222	23 763	2248	—	—
1884	10 008	803	5 717	224	39 688	3755	—	—
1885	9 512	763	7 269	285	38 123	3607	—	—
1886	18 341	1472	11 403	446	31 834	3012	—	—
1887	18 915	1518	11 379	446	37 215	3521	—	—
1888	28 699	2303	12 527	490	41 946	3968	—	—
1889	32 431	2603	17 364	680	46 212	4372	28 851	2837
1890	17 368	1394	16 367	641	48 092	4550	31 398	3087

Anlage 18

Hamburgs Waarenverkehr mit Australien und den Inseln in der Südsee.

	Einfuhr				Ausfuhr			
	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%
1851	184	100	215	100	225	100	443	100
1861	—	—	—	—	—	—	—	—
1871	2 479	1 347	1 126	524	2 480	1 102	—	—
1881	20 335	11 052	3 634	1 690	11 500	5 111	—	—
1882	11 142	6 055	4 853	2 257	11 985	5 327	—	—
1883	15 493	8 420	5 067	2 357	15 868	7 052	—	—
1884	18 816	10 226	4 174	1 941	28 253	12 557	—	—
1885	18 887	10 265	6 124	2 848	48 681	21 636	—	—
1886	11 030	5 995	2 559	1 190	39 967	17 763	—	—
1887	19 062	10 360	3 364	1 565	32 468	14 430	—	—
1888	13 881	7 544	2 472	1 150	46 935	20 860	—	—
1889	10 993	5 974	7 524	3 500	74 129	32 946	28 426	6417
1890	26 737	14 531	27 314	12 704	79 122	35 165	27 547	6218

Anlage 19.

Hamburgs Verkehr mit den Eisenbahnen und der Oberelbe.

Einfuhr:

	Berlin-Hamburger, Lübeck-Hamburger und Venlo-Hamburger Eisenbahn				Ober-Elbe			
	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%
1851	52 817	100	85 224	100	162 893	100	22 800	100
1861	169 950	322	190 974	224	307 696	189	50 723	222
1871	433 046	820	503 764	591	349 010	214	90 767	398
1881	869 309	1646	549 153	644	926 594	569	226 669	994
1882	895 234	1695	568 460	667	993 027	610	250 972	1101
1883	977 346	1850	582 937	684	1 158 400	711	299 876	1315
1884	928 164	1757	577 961	678	1 179 868	724	292 355	1282
1885	947 574	1794	551 614	647	1 260 826	774	240 960	1057
1886	999 865	1893	581 641	682	1 283 838	788	228 169	1001
1887	1 049 057	1986	617 444	725	1 297 670	797	241 743	1060
1888	1 213 710	2298	642 340	754	1 553 835	954	267 724	1174
1889	1 350 040	2556	778 485	913	1 484 645	911	328 899	1443
1890	1 503 728	2847	818 528	960	1 729 220	1062	386 671	1696

Ausfuhr:

	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%	Tonnen à 1000 kg	%	Werth in 1000 ℳ	%
1851	87 367	100	—	—	281 492	100	—	—
1861	143 345	164	—	—	323 210	115	—	—
1871	492 897	564	—	—	557 381	198	—	—
1881	541 040	619	—	—	874 119	311	—	—
1882	531 869	609	—	—	923 290	328	—	—
1883	591 364	677	—	—	1 085 346	386	—	—
1884	618 946	708	—	—	1 301 872	462	—	—
1885	545 115	624	—	—	1 171 102	416	—	—
1886	573 371	656	—	—	1 073 773	381	—	—
1887	593 861	680	—	—	1 105 566	393	—	—
1888	624 987	715	—	—	1 223 280	435	—	—
1889	838 447	960	—	—	1 685 647	599	—	—
1890	861 600	986	—	—	1 728 423	614	—	—

Anlage 20.

Betriebsergebnisse der Hamburgischen See-Versicherungs-Gesellschaften.

	Anzahl der Compagnien	Geleistete Einschüsse ℳ	Versicherte Summen ℳ	Bezahlte Schäden ℳ
1841	20	3 454 500	329 562 800	4 580 876
1851	22	4 345 500	418 374 750	5 183 740
1861	22	6 180 000	709 372 200	8 493 067
1871	22	5 172 000	1 315 337 790	11 645 453
1881	14	6 713 000	1 287 300 400	13 873 060
1882	11	3 213 000	1 159 991 000	12 108 772
1883	11	3 513 000	1 068 729 400	12 078 966
1884	9	3 369 000	1 044 167 200	9 646 599
1885	8	3 225 000	905 374 500	8 077 722
1886	9	2 725 000	992 085 900	6 878 528
1887	10	2 975 000	1 204 896 100	8 317 451
1888	11	3 350 000	1 412 041 430*)	10 328 791
1889	11	3 350 000	1 487 295 642*)	11 808 084
1890	11*)	3 100 000*)	1 682 050 794*)	12 042 841*)

*) Die Angaben beziehen sich nur auf zehn Gesellschaften, da von einer Gesellschaft Auskunft über die Geschäftsergebnisse nicht zu erlangen war.

	Versichert	
	bei hiesigen Assecuranz-Compagnien ℳ	bei Privat-Assecuradeuren und Agenturen ℳ
1841	399 562 800	9 000 000
1851	349 772 100	9 000 000
1861	709 373 490	229 241 460
1871	1 315 337 790	383 190 000
1881	1 287 300 400	773 191 700
1882	1 159 991 000	668 665 200
1883	1 068 729 400	698 426 200
1884	1 044 167 200	708 247 300
1885	905 374 500	727 434 900
1886	992 085 900	734 265 100
1887	1 204 896 100	824 520 500
1888	1 412 041 430	nicht ermittelt
1889	1 487 295 642	" "
1890	1 682 050 794	" "

Anlage 21.

Betriebsergebnisse

Gesa

	Reichsbank-Hauptstelle ℳ	Norddeutsche Bank ℳ	Vereinsbank ℳ	Commerz- und Disconto- ℳ
1857	—	1 701 607 963	1 708 769 535	—
1861	—	3 023 695 640	2 799 286 394	—
1865	—	3 710 639 276	3 291 209 459	—
1871	6 733 879 000	6 855 663 156	6 510 253 240	1 379 237 6
1881	8 498 177 500	11 255 699 743	6 227 873 682	4 850 551 7
1882	8 417 126 500	9 160 102 715	5 824 131 555	4 430 145 2
1883	8 012 820 800	9 478 393 829	6 356 942 015	4 946 751 8
1884	7 220 643 000	9 759 051 587	7 173 703 771	5 274 848 8
1885	7 033 246 100	9 368 965 202	7 013 350 835	5 601 347 9
1886	7 372 452 900	10 193 172 587	7 654 652 998	5 859 465 6
1887	7 903 036 100	10 603 591 095	7 386 911 014	6 552 351 5
1888	8 455 017 800	11 832 509 835	7 964 791 337	7 567 194 8
1889	10 845 292 700	13 389 372 985	8 993 153 890	7 191 777 1
1890	12 605 018 200	13 817 369 451	8 705 569 229	7 273 150 8

	Reichsbank-Hauptstelle ℳ	Norddeutsche Bank ℳ	Vereinsbank ℳ	Commerz- und Disconto- ℳ
1857	—	1 479 247 300	im Geschäftsbericht nicht nachgewiesen	—
1861	—	1 097 262 400		—
1865	—	1 316 921 427		—
1871	5 810 877 200	2 247 649 815		1 557 903
1881	7 575 781 900	3 822 688 252		2 552 119
1882	7 323 006 200	3 338 164 390		2 522 544
1883	7 053 102 000	3 267 829 171		2 425 738
1884	6 376 794 800	3 394 906 724		2 563 652
1885	6 244 788 100	3 328 879 248		2 758 903
1886	6 580 378 800	3 712 224 457		3 020 111
1887	6 890 270 300	3 986 426 466		3 145 208
1888	7 437 000 000	4 470 644 025		3 816 342
1889	9 635 993 700	5 186 633 544		3 897 308
1890	10 986 432 700	5 229 570 347		3 784 432

	Reichsbank-Hauptstelle ℳ	Norddeutsche Bank ℳ	Vereinsbank ℳ	Commerz- und Disconto- ℳ
1857	—	216 591 093	290 066 257	—
1861	—	137 946 650	233 307 773	—
1865	—	128 639 193	268 889 603	—
1871	813 318 900	202 536 455	370 366 913	49 410
1881	848 188 500	297 141 776	321 700 619	233 117
1882	998 582 000	301 935 419	308 328 952	269 484
1883	861 504 800	313 349 818	306 109 043	283 754
1884	742 932 100	307 355 175	304 928 388	264 310
1885	669 617 000	307 905 533	313 878 788	265 617
1886	670 607 400	278 041 444	316 563 082	248 405
1887	873 025 400	258 597 767	287 741 124	247 78
1888	879 397 800	306 001 148	281 962 872	279 22
1889	1 060 754 600	334 440 952	286 893 630	223 88
1890	1 395 548 200	420 348 355	264 000 411	188 68

Die Umsätze der Hamburger Filiale der Deutschen Bank sind von einer Seite des Hauptbuches gezogen.

…urgischen Banken.

…urger Filiale …utschen Bank ℳ	Hypothekenbank ℳ	Anglo-Deutsche Bank ℳ	Volksbank Hamburg ℳ	Wechslerbank ℳ
—	—	—	—	—
—	—	—	84 335	—
—	—	—	1 117 123	—
—	15 801 397	—	6 417 592	—
…6 026 000	30 421 130	1 052 119 101	81 897 789	—
…6 207 000	41 037 660	1 126 444 508	97 933 275	—
…8 097 000	—	1 196 488 527	114 179 187	—
…4 142 000	41 477 225	1 205 066 419	140 233 652	—
…2 597 000	47 770 248	1 492 346 679	122 849 795	—
…1 865 000	79 320 531	1 533 427 029	148 016 758	174 398 157
…8 529 000	91 726 044	1 693 321 435	163 801 057	163 266 234
…3 593 000	143 728 490	2 302 528 808	194 517 500	203 910 038
…1 543 000	179 642 350	2 389 263 552	248 719 629	225 860 006
…9 672 000	189 334 951	2 834 420 064	278 220 787	210 825 906
…r.				
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
…2 449 000	—	—	1 810 096	—
…6 165 000	—	—	2 467 133	—
…7 774 000	—	—	2 854 130	—
…7 509 000	—	—	3 527 844	—
…8 114 000	—	—	4 168 573	—
…8 519 000	—	—	5 003 871	—
…2 102 000	—	—	5 718 295	—
…3 685 000	—	—	6 455 281	—
…5 291 000	—	—	7 411 738	—
…3 085 000	—	—	7 318 468	—
….				
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	24 914	—
—	15 460 824	—	168 206	—
…609 000	—	155 650 618	2 255 814	—
…965 000	—	224 502 893	2 743 078	—
…596 000	—	224 099 901	3 084 808	—
…951 000	—	213 216 952	3 827 873	—
…073 000	—	274 629 168	2 480 412	—
…120 000	—	262 907 148	2 752 538	57 945 121
…022 000	—	293 404 294	2 831 016	66 384 939
…677 000	—	303 825 357	3 138 256	83 500 629
…337 000	—	397 449 365	4 064 289	—
…806 000	—	572 367 630	4 015 966	109 011 139





